



GÖTEBORGS UNIVERSITET  
HANDELSHÖGSKOLAN

# Att planera för ett jämställt transportsystem

En fallstudie av Göteborgs kommun



Kandidatuppsats i Kulturgeografi VT 2012  
Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi  
Samhällsvetenskapligt miljövetarprogram  
Författare: Hanna Olovson  
Handledare: Eva Thulin

# Förord

Det har varit roligt och lärorikt att skriva denna uppsats, men utan hjälp från flera olika personer så skulle uppsatsen inte blivit vad den nu är. Uppsatsen har skrivits på uppdrag av Jordens Vänner, genom ett projekt från Miljöbron. Jordens Vänner är en icke vinstdrivande organisation som arbetar med miljö och solidaritetsfrågor, den svenska grenen av den internationella organisationen Friends of the Earth. Denna uppsats kommer vara en del av ett större projekt som Jordens Vänner driver. Jag vill tacka: Mina kontaktpersoner på Jordens Vänner, Sofia Hedström och Maria Johansson, som har varit viktiga bollplank för mig under skrivandets gång. Min handledare Eva Thulin som har kommit med värdefulla kommentarer och varit ett stort stöd i skrivandet. Jag vill även rikta ett tack till de intervjupersonerna som ställde upp på att bli intervjuade och delade med sig av sina erfarenheter och åsikter. Samt de som hjälpt mig att korrekturläsa och kommentera uppsatsen.

# Sammanfattning

Det finns många politiska mål på området trafik och jämställdhet och det finns även ett tydligt politiskt mål om att trafikplaneringen skall planera för ett jämställt transportsystem. De fysiska miljöer som planeras idag kommer stå i 100 år eller mer och då gäller det att förstå konsekvenserna av dessa strukturers utformning. Trafik och trafikplanering har traditionellt varit en mycket mansdominerad sektor och planeringen har främst gynnat män och mannens främsta transportmedel – bilen. För att få in jämställdhetsfrågorna i planeringen så kommer det krävas förändringar. Det som jag vill undersöka med denna uppsats är hur långt detta förändringsarbete har kommit i Göteborgs kommun idag.

Syftet med uppsatsen är att undersöka hur politiker och planerare inom transportsektorn i Göteborgs kommun ser på jämställdhets- och genusfrågor samt hur de ser på kopplingar mellan dessa frågor och miljöfrågor. Syftet skall undersökas genom att finna svar på följande frågeställningar:

- Vilka verktyg och metoder använder planerare och politiker för att hantera genus- och jämställdhetsfrågor i sitt dagliga arbete?
- Vilka svårigheter respektive möjligheter upplever planerare och politiker att det uppkommer i arbete med jämställdhetsfrågor i trafikplaneringen?
- Hur ställer sig planerare och politiker till att integrerat arbeta med jämställdhets och miljöfrågor?

Genom intervjuer med både planerare och politiker har jag försökt att besvara ovanstående frågeställningar. Slutsatserna jag kan dra är att det finns intresse bland planerare att arbeta med jämställdhetsfrågor, men att det inte sker särskilt mycket rent praktiskt. Det finns flera verktyg och metoder, men planerarna och politikerna vet inte om dessa och har inte använt sig av dem. De efterfrågar istället nya verktyg och metoder. Det som har arbetats med mest när det kommer till jämställdhet är trygghet för kvinnor, detta har både planerarna praktisk erfarenhet av och politikerna har varit med och fattat sådana beslut. Men utöver trygghetsfrågorna så har det inte skett något praktiskt arbete som har bäring på jämställdhet, som mina informanter har känt till.

Kunskapen om genusfrågor är ganska låg och varierande mellan mina informanter. Det finns de som uttrycker att jämställdhetsarbetet är klart, medan andra säger att det knappt har börjat. När det kommer till kopplingar mellan miljö och jämställdhet så ser inte informanterna det själva som en självklar koppling men de talar ändå helt automatiskt om kollektivtrafik och cykling när jämställdhet kommer på tal. Men när frågan ställs om hur de två områdena skulle kunna kopplas samman, då blir det svårare för informanterna att svara. Generellt så är kollektivtrafik ett hett ämne som både planerare och politiker gärna talar om och då i formen som ett kvinnligt transportmedel. Uppfattningen bland planerarna är att om kollektivtrafiken utökas så kommer kvinnorna få det bättre och jämställdheten ökar därmed.

# Innehållsförteckning

<b>Förord.....</b>	<b>2</b>
<b>Sammanfattning .....</b>	<b>3</b>
<b>Innehållsförteckning .....</b>	<b>4</b>
<b>1 Inledning .....</b>	<b>6</b>
1.1 Problemformulering .....	6
1.2 Syfte & Frågeställningar .....	8
1.3 Avgränsningar .....	8
1.4 Disposition .....	9
<b>2 Tidigare forskning.....</b>	<b>10</b>
2.1 Inledning.....	10
2.2 Bilen och trafikplaneringen igår och idag .....	10
2.3 Genusperspektiv .....	12
2.4 Kvinnor har mer hållbara resemonster än män .....	15
2.5 Planeringen.....	16
2.5.1 Planeringens funktion.....	16
2.5.2 Ett hållbart transportsystem.....	17
2.5.3 Verktyg.....	18
2.6 Resultat från en liknande studie .....	20
2.7 Göteborgs kommun - en föregångare? .....	22
<b>3 Metod.....</b>	<b>24</b>
3.1 Metodval.....	24
3.2 Tillvägagångssätt.....	26
3.3 Vetenskapsuppfattning .....	27
3.4 Problematisering.....	28
<b>4 Resultat.....</b>	<b>30</b>
4.1 Inledning.....	30
4.2 Planerarnas svar.....	30
4.3 Politikernas svar .....	34
<b>5 Analys .....</b>	<b>39</b>
5.1 Generella iakttagelser .....	39
5.2 Kollektivtrafik .....	40
5.3 Trygghet .....	41
5.4 Verktyg.....	41
5.5 Miljö .....	43
5.6 Politik .....	43

<b>6 Slutsatser och avslutande diskussion.....</b>	<b>45</b>
6.1 Slutsatser .....	45
6.1.1 Syfte & frågeställningar .....	45
6.1.2 Verktyg och metoder .....	45
6.1.3 Problem och möjligheter .....	45
6.1.4 Integrerat arbete med miljö och jämställdhet .....	46
6.2 Avslutande diskussion och förslag på fortsatt forskning på området.....	46
<b>Referenslista.....</b>	<b>49</b>
 <b>Tabellförteckning</b>	
Tabell 1: Informanter .....	24
 <b>Figurförteckning</b>	
Figur 1: Trafikverkets fyrstegsprincip.....	11
Figur 2: Vardagslivsperspektivet .....	14
 <b>Bilagor</b>	
Bilaga 1 Intervjuguide planerare	
Bilaga 2 Intervjuguide politiker	

# 1 Inledning

## 1.1 Problemformulering

Jag har under min studietid varit intresserad av trafikfrågor just för att det verkar vara svårt att få till förändringar där. Trafik och transporter är något som berör alla, oavsett om vi vill det eller ej. Människor verkar ha otroligt svårt att ge upp sin frihet i form av att röra sig långa sträckor varje dag, för att inte tala om utlandssemestern varje år. Samtidigt är transporter orsak till många negativa effekter på miljö och människor, dessa måste minska för att få ett hållbart och attraktivt samhälle att bo och arbeta i. Jämställdhetsfrågor har kommit upp som viktiga att ta hänsyn till i trafikplaneringen bara på senare tid. Det finns ett flertal politiska mål på området, men de omsätts inte alltid i praktiken. Det finns en potentiell motsättning mellan målen för jämställdhet och målen för miljön. För jämställdhetens skull vore det bra med ökade transporter och ökad tillgänglighet medan det för miljöns skull vore bättre med kraftigt minskade transporter. Detta gäller om vi skall uppnå jämställdhet i transportsystemet genom att få kvinnor att resa på samma sätt som män. Men det är inte säkert att det är det bästa sättet att uppnå ett jämställt transportsystem. Det kan finnas andra bättre sätt att både uppnå ett jämställt och ett ekologiskt hållbart transportsystem på samma gång.

Städer och infrastruktur är långlivade strukturer som ger förutsättningar för hur människor kan bo, arbeta, resa och leva sina liv. Dessa strukturer när de väl är byggda är svåra och kan ta lång tid att ändra på (Dymén et al 2009). Det är därför av stor vikt att planeringen har ett långsiktigt perspektiv och tar ställning till vilka sidoeffekter olika projekt får. Sedan bilen blev ett allmänt använt fordon så har planeringen av städer och infrastruktur i stort sett utgått från bilen, bilföraren och dess behov. Detta har lett till ett bilberoende med ökade reslängder och ökade koldioxidutsläpp (Brusman et al 2008:69). Till en början hyllades bilen, men de många negativa effekter som den också för med sig har börjat få mer uppmärksamhet; bilen tar upp stor plats, släpper ut avgaser som är skadliga för hälsa och miljö, den gör att människor rör på sig mindre, den är dyr både för individ och samhälle m.m. (ex. Wahl & Jonsson 2008:40).

Sedan Bruntlandrapporten<sup>1</sup> kom 1987 har hållbar utveckling blivit ett mer och mer prioriterat mål för samhällsutvecklingen i Sverige (Wahl & Jonsson 2008:40). Det innebär att man bör planera för ett samhälle som i framtiden är hållbart såväl ekonomiskt som ekologiskt och socialt (Brusman et al 2008:83). Transportplaneringen liksom alla andra delar av samhället skall arbeta mot detta övergripande mål. Ekonomisk hållbarhet har funnits med under lång tid och är den del som mycket av planeringen har grundat sig i. Men för att uppnå verklig hållbarhet är det viktigt att alla tre delar får lika mycket uppmärksamhet och att arbeta integrerat med dessa. Miljömässig hållbarhet har fått en ökad betydelse även om ekonomiska värden fortfarande är de som ges störst tyngd. Medan social hållbarhet har kommit in som ett mål först på senare tid (Larsson & Jalakas 2008:35f). För att hållbarhetsbegreppet skall fungera så måste alla aspekter få lika stor uppmärksamhet och tilldelas lika värde, därför måste de sociala aspekterna få ett större utrymme i planeringsarbetet. Ökad jämställdhet är en viktig del av den sociala hållbarheten och kanske också viktigt för att bygga ett totalt sett hållbart samhälle.

---

<sup>1</sup> I Bruntlandrapporten myntades begreppet hållbar utveckling (eng. sustainable development) och vad det innebär.

Hur vi människor skall resa i framtiden är en stor och mycket intressant fråga, där det finns flera utmaningar för planeringen och politiken på området. Global uppvärmning är en av många miljömässiga utmaningar vi idag står inför och de konsekvenser som det kan medföra i form av höjd medeltemperatur på jorden. Förbränning av fossila bränslen är en stor källa till koldioxid och andra växthusgasutsläpp. Användningen av dessa billiga bränslen har varit en stor del i uppbyggandet av vårt moderna samhälle. Transportsektorn är den sektor som kanske är mest beroende av fossila bränslen och således en stor bov i dramat angående koldioxidutsläppen som måste minska för att förhindra global uppvärmning. Att forma ett transportsystem som är miljömässigt hållbart är en sak, men att dessutom skapa ett system som är socialt hållbart och jämställt det är en stor utmaning för planerarna idag.

Det finns en rad politiska mål som skall styra jämställdhetsarbetet i transportplaneringen. Jämställdhetsintegrering är den metod som regeringen arbetat med för att uppnå jämställdhetsmålen. Detta innebär att alla kommuner och landsting skall ha en plan för jämställdhetsintegrering och att hela organisationen skall arbeta med frågorna. Det skall med andra ord inte gå att lägga ansvaret på en särskild person eller avdelning. Det är också av stor vikt att jämställdhetsarbetet blir en del av det dagliga arbetet och att frågorna genomsyrar alla beslutsprocesser. (Skr. 2011/12:3; Larsson & Jalakas 2008:37) Att uppnå de transportpolitiska målen (som går igenom senare, se sid. 12 och 16) ”...bör vara vägledande i planering och bedömning av fysiska åtgärder i transportsystemet och beaktas i den övriga markanvändningen...” (Prop. 2008/09:93) Det är tuffa mål som regeringen satt upp. Målen visar tydligt att jämställdhet skall ha en hög prioritering i trafikplaneringsarbetet. Enligt den litteratur som jag har läst verkar det dock vara en bra bit kvar innan dessa mål är uppfyllda. Viljan finns bland planerare men i praktiken händer det ändå inte lika mycket som vi skulle kunna önska (ex. Larsson & Jalakas 2008:38).

Planering har historiskt varit en mansdominerad sektor, speciellt inom trafikplaneringen (Friberg & Larsson 2002:36). På senare tid har fler kvinnliga planerare kommit till, men det gör inte automatiskt att planeringen blir mer jämställd (Larsson & Jalakas 2008:42). Det är klart att män och kvinnor har olika resmönster och behov i trafiken. Generellt så åker kvinnor mer kollektivt och cyklar mer, medan män kör mer bil (Polk 2003). De kvinnliga transportmönstren är alltså mer miljömässigt hållbara och genererar mindre klimatpåverkande gaser än det manliga bildominerade transportsättet. Av denna och flera anledningar är det viktigt att ta med genusaspekter i trafikplaneringen. Jämställdhet uppfattas ofta som att kvinnor skall bli lika män och inte tvärtom. Men i detta fall vore det nog bättre om det var det kvinnliga beteendet som fick stå som norm. Om planerare skulle använda kvinnors resmönster som norm att planera utifrån så borde det resultera i ett mer miljömässigt hållbart och jämställt transportsystem.

I denna uppsats kommer fokus att ligga på Göteborgs kommun. Kommunen tas flera gånger upp som ett gott exempel på en plats där man har arbetat på ett genomtänkt sätt med jämställdhetsfrågor i planeringen, de exempel som omskrivs är dock från 90-talet (Friberg & Larsson 2002; Larsson & Jalakas 2008). I översiktsplanen från 1999 fanns ett eget kapitel som behandlade jämställdhet och flera projekt med genusperspektiv har genomförts sedan 80-talet i kommunen. I litteraturen verkar det dock som att engagemanget har avtagit på senare tid (Friberg & Larsson 2002), i gällande översiktsplan från 2009 finns det exempelvis ingen tydlig fokusering på jämställdhet (Göteborg.se). Det kan finnas flera anledningar till att intresset avtog. Det skall bli intressant att se hur kunskapen i kommunen kring jämställdhetsfrågorna har utvecklats fram till idag.

Det finns alltså en politisk vilja, på nationell nivå, att prioritera jämställdhetsfrågor och miljöfrågor i trafikplaneringen. Men dessa frågor får fortfarande inte det genomslag i planeringen som vore önskvärt för ett framtida hållbart samhälle. Följande syfte och frågeställningar ligger till grund för arbetet med att undersöka kopplingarna mellan den politiska viljan och det praktiska genomförandet av trafikplaner.

## ***1.2 Syfte & Frågeställningar***

Syftet med uppsatsen är att undersöka hur politiker och planerare inom transportsektorn i Göteborgs kommun ser på jämställdhets- och genusfrågor samt hur de ser på kopplingar mellan dessa frågor och miljöfrågor. Syftet skall undersökas genom att finna svar på följande frågeställningar:

- Vilka verktyg och metoder använder planerare och politiker för att hantera genus- och jämställdhetsfrågor i sitt dagliga arbete?
- Vilka svårigheter respektive möjligheter upplever planerare och politiker att det uppkommer i arbete med jämställdhetsfrågor i trafikplaneringen?
- Hur ställer sig planerare och politiker till att integrerat arbeta med jämställdhets och miljöfrågor?

## ***1.3 Avgränsningar***

Geografiskt avgränsas uppsatsen till att behandla Göteborgs kommun, främst av tidsskäl, det skulle vara intressant att göra en jämförelse mellan flera kommuner, men det räcker inte tiden till.

Jag kommer endast fokusera på politiker och planerares perspektiv, inte allmänhetens. Anledningen till att just dessa grupper valdes, var främst för att det är politiker och planerare som har den största makten att påverka planeringen och därför de mest relevanta grupperna att undersöka. Jag anser också att det är intressant att ha med båda grupperna, då det blir möjligt att göra en jämförelse dem emellan.

Inom hållbarhetsområdet så fokuserar jag på de genusrelaterade frågorna i den sociala hållbarheten och ekologisk hållbarhet, andra aspekterna av hållbarhet behandlas inte. Alla delarna av hållbarhet samspelar givetvis och det är svårt att helt utesluta någon del, då de är tätt sammankopplade på olika sätt. Men i denna uppsats läggs ingen tyngd på ekonomiska frågor av den anledningen att det inte finns utrymme och jag anser det mer intressant att se kopplingar mellan miljömässiga och sociala faktorer. Att sedan även ta in ekonomiska faktorer skulle vara intressant, men som sagt, det blir för stort för att få plats i denna uppsats.

Inom planeringens område så avgränsar jag mig till trafikplanering, även om andra delar av planeringen inverkar på förutsättningar för rörligheten. Fokus kommer ligga främst på persontransporter, ej godstransporter, och hur de kan bli mer hållbara i framtiden. Anledningen till att jag gör denna avgränsning är främst för att få ett lite mer unikt och specifikt område att studera, det finns många intressanta problem relaterade till trafiksystemet och det är därför trafikplanering har valts framför annan samhällsplanering. Sedan kan mycket av mina teorier och beslutat passas in även på annan planering och det beror på att trafikplaneringen inte är helt frikopplad från annan planering, denna avgränsning är således inte helt lätt att göra.



Tidsmässigt avgränsas uppsatsen till att undersöka läget idag, det finns inte tid till att göra någon longitudinell studie, men litteraturen är givetvis äldre, den äldsta från 90-talet och på det sättet kommer ju jämförelser över tid göras mellan min empiri och min forskningsöversikt.

## **1.4 Disposition**

I kapitel 2, som följer här efter, går jag igenom för uppsatsen relevant forskning, det handlar dels om genusteorier och dels om förutsättningar för planeringen, där kommer också att tas upp miljöproblematiken relaterat till vårt bildominerade transportsystem och ytterligare en del intressant bakgrunds information. Därefter i kapitel 3 följer en beskrivning av metoden som använts för att skriva denna uppsats och diskussion kring densamma. I kapitel 4 presenteras de resultat som framkommit genom de intervjuer jag har haft med planerare och politiker, här presenteras informationen för planerare och politiker var för sig. Sedan i kapitel 5 analyseras materialet, här görs jämförelser mellan planerare och politikers svar och kopplingar till den tidigare forskningen i kapitel 2 görs. Slutligen i kapitel 6 sammanställs slutsatserna av undersökningen och här återknyter jag till de ovan nämnda frågeställningarna. I detta avslutande kapitel finns även en diskussion och förslag på fortsatt forskning på området.

## 2 Tidigare forskning

### 2.1 Inledning

Det finns en hel del litteratur på temat genus och planering, det finns även en hel del litteratur om trafik/transport/mobilitet och genus, exempelvis hur kvinnor och män har olika transportmönster. Men det är tunnare i litteraturen över hur trafikplaneringen specifikt har hanterat genusfrågorna. Av denna anledning har jag valt att använda mig av litteratur som behandlar planering i stort, då praktikerna inte skiljer sig nämnvärt åt och trafikplaneringen är en del av samhällsplaneringen i stort. Jag har valt att främst fokusera på litteratur som rör de Svenska förhållandena.

### 2.2 Bilen och trafikplaneringen igår och idag

Mycket av materialet till detta avsnitt är hämtat ur *"Trafiken i den hållbara staden"* med Christer Hydén som redaktör. Där finns exempelvis ett kapitel om trafikplaneringens historia. Efter andra världskrigets slut så började bilen få en alltmer framträdande roll i trafiken och i trafikplaneringen (Wahl & Jonsson 2008:35). Detta gav många människor ökad frihet och den geografiska räckvidden i samhället ökade drastiskt med bilens hjälp (Wahl & Jonsson 2008:17). Samtidigt har olika funktioner i samhället successivt separerats, en förutsättning för att detta ska kunna ske är att människor kan transportera sig från en plats till en annan på ett snabbt och effektivt sätt (Wahl & Jonsson 2008:20). Vilket bilen gav möjlighet till. Men i förlängningen så innebär funktionssepareringen att vi bygger in oss i ett transportberoende och många gånger ett bilberoende. Hur stormarknader har etablerat sig en bit utanför städer med gigantiska parkeringsplatser framför är ett typiskt exempel på hur stadsbyggnaden har anpassats till ett stort bilanvändande och i förlängningen bilberoende (Brusman et al 2008:69). Köpcentrum utanför staden har visat sig alstra mycket trafik, vilket ger ökade utsläpp och bidrar även till socialt utanförskap för de som inte har tillgång till bil (Ericsson & Ahlström 2008:194). Bilens dominans och den ändrade prioriteringen i stadsbyggnaden har resulterat i att vi idag reser betydligt längre sträckor varje dag än vad vi gjorde i början av 1900-talet (Friberg 1998:25-31; Frändberg et al 2005:38). Denna ökade mobilitet är inte alltid något positivt.

Bilens dominans ifrågasattes inte fören fram på 70-talet, då började även de negativa effekterna av bilismen att uppmärksammas. Då började man se trafikplaneringen i sin helhet och hur infrastrukturen och bilismen påverkade stadslandskapet. Miljömedvetenheten i samhället ökade samtidigt (Wahl & Jonsson 2008:39ff). Genom förbränning av fossila bränslen så bidrar transporter med stora andelar av olika utsläpp, bland annat koldioxid (Wahl & Jonsson 2008:40). Luftföroreningar från biltrafiken ger upphov till effekter både på lokal, regional och global nivå (Ericsson & Ahlström 2008:155). Transporter och bilåkande ger också upphov till bullerproblem, hälsoproblem, trängsel, olyckor, det är dyrt både för samhället och individen, infrastrukturen bidrar till en förföljning av landskapet och vägar kan även bli till barriärer i samhället (Wahl & Jonsson 2008:40; Frändberg et al 2005:63f). Att minska förbrukningen av fossila bränslen i transportsektorn är inte lätt, antingen krävs det en stor teknikutveckling inom bilbranschen eller en totalt sett minskad rörlighet. (Frändberg et al 2005:37) Men trenden går inte mot minskad förbrukning istället var transportsektorn den sektor som ökade sin energianvändning mest mellan -96 och -06 (Ericsson & Ahlström 2008:154). Dagens transportsystem som är baserat på bilen och dess behov är mycket ytkrävande,

exempelvis så tar en person som åker bil till jobbet upp ca 100 gånger mer yta än en person som går eller åker kollektivt (Wahl & Jonsson 2008:21; Brusman et al 2008:87). Med ett förändrat transportsystem skulle mycket yta kunna frigöras, det skulle kunna finnas marknadsplatser, parker, lekplatser, gågator, torg eller så skulle man kunna bebygga, där det tidigare fanns parkeringsplatser och gatukorsningar.

Trots att de negativa effekterna av bilen nu diskuteras och är väl kända så har bilen fortfarande en stor del i trafikplaneringen, även om man nu fokuserar tydligare på även andra transportsätt (Wahl & Jonsson 2008:39f). Idag är regionförstoring ett av målen för trafiken och planeringen vilket medför ett behov av ökade snabba och effektiva transporter. Det finns en tanke om att det är bra att ha största möjliga tillgänglighet, transporterna ska vara snabba och effektiva, så att människor slipper flytta för att ta ett jobb i en annan stad. Men regionförstoring kan bli ett problem framförallt för kvinnor, långa arbetsresor kan bli en tung del av vardagen och bilen blir ett måste för att klara av det. Kvinnor kan också ha sämre möjlighet att utnyttja de förstörade arbetsmarknaderna då de ofta har större ansvar för hemmet och på så vis är mer knutna dit. Kvinnor har även sämre tillgång till bil. (Bjerkemo 2008:477; Brusman et al 2008:71) En trend i dagens planering är alltså regionförstoring men samtidigt sker det mycket för att göra städer tätare. Det finns i dagsläget således två motriktade trender i trafikplaneringen, som båda kan sägas ha som mål att öka tillgängligheten fast på helt skilda sätt. (Brusman et al 2008:71)

För att kunna minska trafikens miljöpåverkan så finns det tre nivåer av åtgärder som kan vidtas: Övergripande nivå; minskat beroende av motoriserade transporter. Mellannivå; påverka effektiviteten för transporterna. Detaljerad nivå; Påverka utsläppsmängderna för enskilda resor/fordon. Denna indelning ligger till grund för Trafikverkets fyrstegsprincip (se figur 1) (Ericsson & Ahlström 2008: 192). Principen skall ligga till grund för vilka åtgärder som genomförs för att få bukt med ett visst problem i trafiken. Att bygga nytt är sista utvägen om inga andra åtgärder fungerar, men först skall man försöka ändra beteendet på andra sätt.

**1. Tänk om**

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

**2. Optimera**

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

**3. Bygg om**

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

**4. Bygg nytt**

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Källa: Trafikverket.se

*Figur 1: Trafikverkets fyrstegsprincip*

På miljöområdet finns de 16 nationella miljömålen att arbeta efter, hela 13 av dem har relevans för och påverkas av trafikplaneringen. De viktigaste är; *God bebyggd miljö*, *Begränsad klimatpåverkan* och *Frisk luft* (Knutson & Bjarkemo 2008:418). Dessutom är miljöfrågan tydligt utpekad som ett viktigt område att beakta i de transportpolitiska målen, ett av målen lyder:

*”Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet ”Begränsad klimatpåverkan” nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.” (Prop. 2008/09:93)*

På något sätt så måste utsläppen av främst växthusgaser från trafiken minskas för att nå de mål som satts upp på klimatområdet. Hur användandet av bilar kommer förändras är en viktig pusselbit i arbetet mot ett mer hållbart samhälle. Brusman et al (2008) tar upp problematiken kring trafikplaneringens nya utmaningar när det gäller att få in de sociala faktorerna i planeringen. Transporterna har en viktig roll i planeringen av ett samhälle som är hållbart såväl ekologiskt som ekonomiskt och socialt (Brusman et al 2008:83). Trafikplanering hamnar lätt inom den tekniska sfären och är då åtskild från sociala faktorer, dessa behöver också integreras i trafikplaneringen för att uppnå hållbarhet. Det kan krävas helt nya tankesätt för att sammanfoga de tekniska och de sociala faktorerna av trafikplaneringen. Att utöver de fysiska strukturerna även ta hänsyn till människors värderingar och behov kommer bli en utmaning för planerarna. Även politikerna kommer behöva tänka nytt på området (Brusman et al 2008:83). Traditionellt har transport och trafikområdet präglats av en manlig dominans både bland de som fattar beslut, de som planerar och de som genomför planen (Friberg & Larsson 2002:36). Det som traditionellt har varit kvinnors verklighet har osynliggjorts i planeringen (Brusman et al 2008:57). Detta måste förändras för att kunna få ett socialt hållbart och jämställt transportsystem.

## **2.3 Genusperspektiv**

Det finns skillnader mellan män och kvinnor idag, det råder det inget tvivel om, vissa skillnader är knutna till det biologiska könet medan andra är skapade av samhället och uppfattningar kring vad kvinnor och män bör göra. Genus är inte detsamma som kön, genus är den roll som vi som kvinnor och män har blivit socialiserade in i sedan barndomen. Det som anses vara manligt eller kvinnligt är alltså skapat av det samhälle vi lever i och är inte något biologiskt förutbestämt (Larsson och Jalakas 2008:49). Var gränsen går, mellan vad som är socialt skapat och vad som är biologiskt kön, är dock inte lätta att säga. Men genusuppfattningar är något som förändras, något dynamiskt, dels över tid men också över rum. Detta är viktigt att ha med sig i bakhuvudet annars är det lätt att ta skillnader mellan könen som något oföränderligt (ex. Larsson & Jalakas 2008: 46f). När jag i uppsatsen använder begreppet genus så menar jag det socialt skapade könet. Med kön så menar jag det biologiska könet, liksom när jag talar om kvinnor och män. När jag använder begreppet jämställdhet som menar jag det politiska målet som beskrivs nedan.

Regeringens mål för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv.

Följande delmål har satts upp för att ytterligare precisera målet:

- *"En jämn fördelning av makt och inflytande. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet."*
- *"Ekonomisk jämställdhet. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om utbildning och betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut."*
- *"Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor."*
- *"Mäns våld mot kvinnor ska upphöra. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet."* (Skr. 2011/12:3)

Det har skett mycket inom jämställdheten i Sverige under 1900-talet, kvinnor arbetar i större utsträckning, män och kvinnor delar på hushållsarbetet och jämställdheten mellan könen har ökat. Sverige brukar räknas som ett av de mest jämställda länderna, men det finns fortfarande stora skillnader (Polk 2003). I planeringen har man gått från att tala om kvinnor som hemmafruar till att tala om kvinnors perspektiv (Dahl & Henriksson 2010). Det är givetvis en förbättring, men det finns fortfarande mycket kvar att göra. Enligt en forskningsöversikt så har genusfrågor i planeringen funnits som forskningsområde endast sedan 1990-talet (Dahl & Henriksson 2010). Det är alltså ett ganska nytt forskningsfält vilket också antyder att det inte är till fullo undersökt. Sedan 90-talet har dock en mängd litteratur på ämnet producerats.

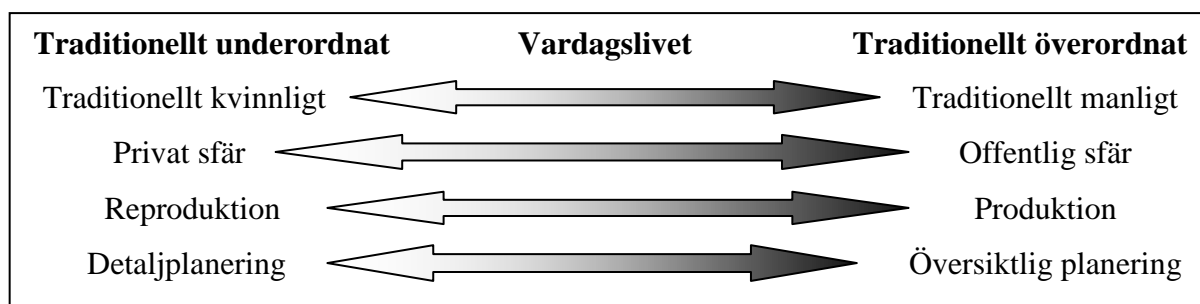
Jämställdheten mellan könen har alltså ökat, men om vi skall dra jämställdhetsbegreppet ett steg längre så gäller det även att öka värdet på de traditionellt kvinnliga sysslorna och platserna fastän de idag delas av både kvinnor och män. Den privata sfären skall vara lika betydelsefull som den offentliga, det skall inte vara en nackdel i karriären att ta föräldraledigt och så vidare. Det kan i många fall vara bättre att tala om kvinnligt och manligt i betydelsen det som traditionellt har ansetts kvinnliga och manliga områden eller beteenden. Istället för att tala om kvinnor och män, då många kvinnor idag har klivit in på traditionellt manliga områden och vise versa. (Larsson & Jalakas 2008)

Eftersom det är samhället som skapar uppfattningar om att män och kvinnor är olika och har olika behov så medverkar också strukturer i samhället till genusuppfattningar. Larsson & Jalakas (2008:51ff) menar att det inte bara är individens val som gör att det finns skillnader mellan kvinnor och män utan även omgivningens form och funktion. Planering är alltså viktigt för att bygga ett jämställt samhälle, författarna menar att man genom planering kan bidra till ökad jämställdhet. Stadens fysiska strukturer bildar förutsättningarna för att skapa ett för övrigt jämställt samhälle.

Jämställdhetsbegreppet förstås ofta som likhet mellan könen, kvinnor och män skall ha samma lön, samma möjligheter och så vidare. Med det menas ofta att kvinnor skall föras upp till männens nivå, men i planeringen är det kanske inte alltid något att eftersträva. Man måste även se till de olika erfarenheter som män och kvinnor har och de maktrelationer som finns. Det gäller att ha en förståelse för vad det är som skall integreras i jämställdhetsintegreringen. Larsson & Jalakas (2008:52ff) beskriver ett genussystem som bygger på två principer; isärhållning och över- och underordning. Med isärhållning menas att män och kvinnor förväntas göra olika saker, befinna sig på olika platser och så vidare. Med över- och underordning menas att män systematiskt överordnas medan kvinnor underordnas. Det gäller inte bara män och kvinnor i sig, utan de områden som traditionellt har kopplats till kvinnor respektive män. Detta system kan användas i en genusanalys för att se de skillnader som finns mellan kvinnor och män som vi ofta är helt omedvetna om. Mannen har setts som norm, det som beskrivs som människors eller allmänhetens bästa har ofta en omedveten manlig norm i grunden, där kvinnor och kvinnligt beteende ses som någonting avvikande. Hemmet och det

privata har till exempel kopplats till den kvinnliga sfären medan offentliga rum har kopplats till den manliga. Något som tydligt pekas ut som ett problem i dagens planering är uppdelningen mellan produktion och reproduktion samt offentligt och privat, där det produktiva och offentliga värderas högre än det reproduktiva och privata. Produktion och offentliga rum associeras med män medan reproduktion och privata rum associeras med kvinnor. Detta är ett tecken på mäns överordning och kvinnors underordning i samhället. För att uppnå jämställdhet är det viktigt att ge produktion och reproduktion lika värde i planeringen. (Larsson & Jalakas 2008:48-54; Friberg & Larsson 2002:169ff)

Denna uppdelning som gärna görs, medvetet eller omedvetet, menar Larsson & Jalakas (2008:64ff) handlar om att människor gärna vill förenkla. Att dela upp världen i kategorier är en vanlig metod för att förenkla, när bara två kategorier används brukar man inom genusteorin tala om dikotomier. Ett dikotomipar utesluter varandra och ses närmast som varandras motsatser, om någonting är kvinnligt kan det exempelvis inte samtidigt vara manligt. Att dela in i kategorier på detta sätt är inget fel i sig men oftast följer att den ena sidan överordnas och den andra underordnas. Detta sätt att tänka menar författarna är oförenligt med hur verkligheten faktiskt ser ut, bättre vore att se dessa dikotomipar som var sin ände på en kontinuerlig skala, där verkligheten hamnar någonstans mitt emellan (se fig. 2). På detta sätt ses inte längre dikotomiparen som motsatser utan de är möjliga att kombinera.



Figur 2: Vardagslivsperspektivet

(Larsson & Jalakas 2008:65 egen bearbetning)

Larsson & Jalakas (2008:80ff) och flera andra forskare lyfter upp betydelsen av vardagslivsperspektivet för att hantera dikotomierna och föra dem samman. I vardagen så spelar både produktivt och reproduktivt arbete en väsentlig roll, att utgå från vardagslivet skulle ge planeringen ett större helhetsperspektiv. Planeringen borde eftersträva att binda ihop den privata och den offentliga sfären, för att öka jämställdheten. Vardagslivsperspektivet borde få ökat inflytande i planeringen så att de traditionellt kvinnliga områdena kan få samma status och tilldelas samma värde som de manliga. (Dahl & Henriksson 2010; Friberg & Larsson 2002:172f; Brusman et al 2008:76)

Det gäller att vara medveten om de maktstrukturer som finns och att inte bli könsblind genom att tala om allas bästa. Planeringen skall tillgodose ett allmänintresse och kan på så sätt säga sig vara könsneutral och göra det som är för allas bästa, men det allmännas intresse kan visa sig vara lika med mäns intresse, på så sätt blir planeringen könsblind och inte könsneutral. Om det inte finns någon slags genusanalys på planeringen så är det väldigt lätt att inte se de dolda över- och underordningarna som ändå finns. (Larsson & Jalakas 2008:41; Dahl & Henriksson 2010; Friberg & Larsson 2002:172)

Friberg & Larsson (2002:164f) kommer i sin studie fram till att det behövs en motdiskurs som vänder sig från den könsneutrala utgångspunkten som mycket av planeringen har idag. I

praktiken blir ofta jämställdhetsfrågor till kvinnofrågor utan jämförelse med män. Kvinnors situation ses som något avvikande, som ett problem eller hinder. I en motdiskurs skulle man istället kunna utgå från kvinnors situation som normen i planeringen, eller i alla fall som en av flera normer (Friberg & Larsson 2002:16). För att öka jämställdheten i trafiksystemet så skall män och kvinnor ha samma tillgänglighet till olika platser och olika transportslag. Polk (2001) menar att det finns ett dilemma i detta, jämställdhet kräver ökad tillgång till transporter, medan ekologisk uthållighet kräver att biltransporterna minskar. Att bygga ett framtida transportsystem som både är jämställt och miljömässigt hållbart kan ses som en svår konflikt att lösa, men det beror också på vilken norm som utgås ifrån och på vilket sätt som jämställdheten uppnås.

## **2.4 Kvinnor har mer hållbara rese-mönster än män**

I detta avsnitt och även i resten av uppsatsen så använder jag orden resor, resande och så vidare. däri ligger alla sorters förflyttningar. Anledningen till begreppsvalet är att det är de orden som främst har använts i litteraturen.

Polk (2003) gör i sin artikel en grundlig utredning av skillnaderna i kvinnors och mäns resmönster i Sverige, hon kommer fram till att det finns skillnader mellan män och kvinnor även om hänsyn tas till bakgrundsvariabler som inkomst, utbildning, familjesituation och så vidare. Varför olika individer väljer olika transportsätt beror på många olika faktorer och är inte helt enkelt att reda ut. Män reser till exempel både längre sträckor och lägger mer tid på att resa än vad kvinnor gör. Medan kvinnor gör fler resor kopplade till barn och hushåll och män gör fler arbetsrelaterade resor. Bilen är det dominerade färdssättet för både kvinnor och män, men männen är mer beroende av bilen än kvinnorna. Kvinnor går, cyklar och åker kollektivt i större utsträckning än vad män gör. Kvinnor gör fler riktigt korta resor och männen gör fler riktigt långa resor. Både kvinnor och män har körkort i samma utsträckning men det är männen som främst har hand om och kör bilen. Det finns vissa tendenser till att dessa skillnader är mindre tydliga bland yngre, skillnaderna kan vara på väg att upplösas. Främst är det kvinnornas resmönster som börjar likna männens. Kvinnor ser dessutom bilens negativa effekter i större utsträckning än män gör. (Friberg 1998:25-31; Polk 2003; Frändberg et al 2005:40)

Dymén et al (2009) skriver bland annat om kvinnors och mäns skilda resmönster och vad det kan bero på. Det som är klart är att kvinnor reser mindre än män och genererar på så sätt betydligt mindre koldioxidutsläpp. Ett förslag som framförs är att införa individuella utsläppsrätter för att öka jämställdheten och hållbarheten samt minska koldioxidutsläppen. Skillnaderna i rese-mönster beror på att kvinnor och män har olika värderingar och livsmönster. Dymén et al (2009) menar att det är mycket viktigt att förstå människors resvanor i vardagen för att kunna påverka dessa genom en väl avvägd fysisk planering. Deras undersökning visar att skillnaderna i kvinnors och mäns rese-mönster beror på diffusa och tydligt genuspräglade faktorer; dels *"Personliga värden och personlig identitet hos individer"* och dels *"Traditioner och kultur i familjen, samhället och andra grupper, olika domäner som domineras av olika kön"* (Dymén et al 2009) Genus och mobilitet hänger alltså ihop, exakt hur är inte lätt att utröna, men genus spelar roll. Genus spelar troligen också en viktig roll för hållbar utveckling. Hanson (2010) ställer två avslutande frågor i sin artikel om genus och hållbar utveckling: Hon vill veta hur hållbar utveckling kan förändra genusuppfattningar. Hon vill vidare veta hur genusfrågor kan bidra till mer hållbar utveckling.

Polk (2003) kommer inte bara fram till att kvinnor och män har skilda resemönster, hon menar också att kvinnor har en annan inställning till bilens negativa effekter än män har. Polk (2003) menar att kvinnor generellt är mer oroade över klimatförändringar och de är mer kritiska till bilanvändande. Därav är kvinnor mer positiva till förändringar som reducerar utsläpp från biltrafik. Kvinnor är även mer villiga att förändra sitt eget beteende för att minska utsläpp och reducera biltrafik. Det är inte alltid enkelt att byta färdssätt från bilen till något mer miljövänligt, i vissa fall kanske det inte finns något rimligt alternativ. Att sluta köra bil kan bli en stor personlig uppoffring för miljön som märks i det dagliga livet. Denna uppoffring är kvinnor beredda att göra i större utsträckning än män. Med tanke på att kvinnor säger sig ha större vilja att ändra transportsätt till mer hållbara så verkar kvinnor ha en större anpassningsbarhet till ett ekologiskt hållbart transportsystem än män har. Kvinnor använder redan idag transportsätt som är mer anpassningsbara till ett hållbart transportsystem. Kvinnor är alltså mer villiga att ändra sitt eget beteende och har även större acceptans till biltullar och andra styrmedel som kan minska trafikens miljöpåverkan. Polk säger i en intervju i tidningen Genus (2009) att om transportsystemet utformades efter de resvanor samt värderingar som kvinnor har i dag så skulle den klimatpåverkan transporter ger upphov till minska kraftigt. Polk menar att hållbarhet och jämställdhet går hand i hand. Hon får medhåll från Hanson (2010) som menar att det inte finns någon logik i att utgå från de maskulina rörelsemönstren om vi vill uppnå ett samhälle med hållbar mobilitet.

## 2.5 Planeringen

### 2.5.1 Planeringens funktion

Det finns en rad politiska mål gällande hur transportsystemet planeras och utformas, här kommer jämställdhetsaspekter in på ett tydligt sätt. Regeringen har satt upp två övergripande mål i transportpolitiken, ett Funktionsmål och ett Hänsynsmål. Funktionsmålet, som främst handlar om tillgänglighet, lyder:

*”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.”* (Prop. 2008/09:93)

Detta mål är vidare uppdelat i sju mer specificerade mål, ett av dessa tar upp jämställdhet;

*”Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.”* (Prop. 2008/09:93)

Kommunerna har ansvaret för planeringen och skyldighet att upprätta översikts- och detaljplaner (Knutson & Bjerkemo 2008:428). Bjerkemo (2008:445) ger en bra definition på planering: *Planering innebär att skapa framförhållning, förbereda något vi vill eller måste genomföra.* Vidare menar Bjerkemo (2008:474) att trafikplaneringen ofta får handskas med akuta problem, att fokus hamnar på att lösa dagens problem istället för att planera för ett miljöanpassat och jämställt transportsystem i framtiden. Trafikplaneringen borde istället ligga i framkant och ha målen långt framför sig. Då borde målen om ett hållbart och jämställt trafiksystem kunna uppnås på ett mer effektivt sätt.



Planeringens uppgift är att idag skapa förutsättningarna för det samhälle vi vill ha i framtiden. I och med detta menar Friberg & Larsson (2002:144) att planerare har stor makt över människors liv. Planerarna har dock många olika krav på sig, många olika faktorer att beakta. En av planeringens viktigaste uppgifter är att lösa konflikter när olika intressen står mot varandra och väga olika faktorer för att komma fram till den lösningen som bäst stämmer överens med det samhälle som vi vill ha i framtiden (ibid:14). De politiska beslut som tas på trafikområdet skall förverkligas genom planeringen. Genom att ha en tydlig och gemensam vision om hur samhället skall se ut i framtiden så kan planeringen på ett enklare sätt arbeta mot detta mål. Det kommer dock att ta lång tid innan strukturella förändringar ger någon nämnvärd effekt, eftersom stadens struktur redan finns på plats och den tar mycket lång tid att förändra (Dymén et al 2009).

Flera olika forskare på området säger att det går trögt med att få igång ett integrerat arbete med genusfrågorna i trafikplaneringen (Larsson & Jalakas 2008:38; Dahl & Henriksson 2010; Friberg & Larsson 2002). Nya forskningsresultat som publiceras ger inte heller någon effekt på planeringen (Friberg & Larsson 2002:164f). Det är viktigt att påpeka att för att uppnå en jämställd planering så krävs det inte bara att planeringsprocessen är jämställd. Då missar man lätt att det viktiga målet är att genom planering skapa möjligheter för människor att leva jämställda liv. Bara att anställa fler kvinnor löser alltså inte jämställdhetsproblemen. Risken är då istället att ansvaret för jämställdhetsfrågorna läggs på kvinnorna och männen slipper handskas med frågan. (Larsson & Jalakas 2008:42ff; Dahl & Henriksson 2010; Friberg & Larsson 2002:153) Det som är tanken med jämställdhetsintegrering är att alla anställda skall arbeta med frågan i alla delar av verksamheten.

## **2.5.2 Ett hållbart transportsystem**

Det finns flera problem med dagens transportsystem både miljömässiga och sociala, det finns också flera idéer om hur ett mer hållbart transportsystem skulle kunna planeras. Dymén et al (2009) menar att det är svårt att säga i vilken utsträckning den fysiska strukturen kan bidra till att minska utsläpp av växthusgaser, genom att ge förutsättningar för ett mer hållbart transportsystem. Viss forskning lyfter fram de fysiska strukturernas betydelse, medan andra hävdar att det är mer fruktsamt att försöka påverka människors beteende. Faktorer så som människors upplevelser och behov spelar också en viktig roll. Men samtidigt är den fysiska strukturen en förutsättning för en hållbar stad, men det krävs troligen även andra incitament, till exempel ekonomiska styrmedel, för att säkert förändra människors beteende i en mer hållbar riktning. Frändeberg et al (2005:63f) menar att det inte räcker med information om exempelvis bilismens nackdelar, det måste även finnas goda alternativ för att människor skall byta färdmedel. De menar att mycket kan göras genom planeringen, genom att prioritera mer miljövänliga fordon och så vidare. Den fysiska planeringen är alltså bara en del, men en viktig del i färdan mot ett mer hållbart transportsystem.

Flera forskare har lyft fram den blandade staden som en lösning både på miljömässiga problem och jämställdhetsproblem. Behovet av transporter beror av avståndet mellan boende, service och arbetsplatser. I dagens samhälle där både kvinnor och män förvärvsarbetar och det finns mindre tid till hushållssysslor så skulle en blandstad underlätta vardagspusslet, genom att service och olika funktioner i staden finns närmare till hands. Redan idag är den största delen av bilresorna är så korta att de skulle kunna göras med gång eller cykel istället. I en tät och blandad stad skulle det bli ännu enklare att byta ut dessa resor till mer hållbara. Samtidigt som utsläpp och andra negativa effekter från transportsektorn minskar. En variant för större städer skulle kunna vara att anlägga en flerkärnig struktur, då avståndet till centrum i staden är

en viktig variabel för hur långa resesträckor människor har. (Wahl & Jonsson 2008:21; Friberg & Larsson 2002:155; Ericsson & Ahlström 2008:193)

Ericsson & Ahlström (2008:193f) Föreslår att planerare skulle kunna använda sig av variabeln ”alstrat transportbehov”<sup>2</sup> när olika lokaliseringar jämförs, det sker inte regelmässigt idag. Ett annat förslag som de lyfter fram är att man först planerar för kollektivtrafiken, sedan för cykel och gång och sist för biltrafiken. Då biltrafiken är mest anpassningsbar utan att minska attraktiviteten till transportsättet och kollektivtrafiken är mest känslig. Dymén et al (2009) menar att det är viktigt att öka kostnaderna för bilanvändning samtidigt som kollektiva färdmedel, gång och cykel prioriteras och integreras.

### 2.5.3 Verktyg

Planerare efterfrågar i stor utsträckning verktyg för att kunna arbeta med genus och jämställdhetsfrågor. När Friberg & Larsson (2002:33) gjorde sin studie (se 2.6) så fanns det en del sådana verktyg, men det var främst engagerade planerare som hade gjort egna verktyg och dessa kunde vara svåra för andra planerare att hitta och använda. Det enda ”tillgängliga” verktyg som fanns kallades 3R-metoden och var utarbetad av Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), som en hjälp för jämställdhetsintegreringen. Vissa kommuner använde sig av detta verktyg, men de tyckte inte 3R-metoden fungerade särskilt bra för planeringsändamål (ibid:33). Idag däremot finns det ett flertal olika verktyg, Boverket har gjort en sammanställning med de mest användbara i rapporten ”*Vidga vyerna*” (Boverket 2010) Underrubriken till rapporten lyder; ”*Planeringsmetoder för trygghet och jämställdhet*” trygghet ges ganska stort utrymme i rapporten, men flera andra aspekter av jämställdhet lyfts också fram och metoderna går ofta att använda till både och.

Med tanke på att planerare i stor utsträckning efterfrågar verktyg och metoder så verkar detta vara viktigt för att få igång ett genomgripande arbete med jämställdhetsfrågor i planeringen. Som redan nämnts i föregående avsnitt så är det viktigt vilket arbetssätt som planerare väljer för om kvinnor skall komma till tals och hur jämställd en plan kan sägas bli. Det är exempelvis viktigt att tidigt ta in medborgarnas åsikter och att testa nya former för medborgardialog och samråd. (Friberg & Larsson 2002:44, 54) Boverket har som sagt gjort en mycket lättillgänglig sammanställning över 18 användbara metoder, som just är till för att få planeringen att bli jämställd (Boverket 2010). Larsson & Jalakas (2008) ägnar också ett helt kapitel åt olika verktyg och hur de kan användas, men de betonar också vikten av att det finns bred kunskap och intressen kring genusfrågor för att det verkligen skall fungera som tänkt. I Boverkets rapport (2010) så betonar man också vikten av att ha god grundkunskap kring frågorna, varför det ser ut som det gör i samhället idag. Kunskap är det första steget och sedan kan nya frågor väckas och arbetas med, Boverket betonar också vikten av att ha med jämställdhetsperspektivet genom hela planeringsprocessen och att hitta nya lösningar (Boverket 2010). Nedan följer en genomgång av några olika metoder som har belysts i litteraturen, dessa metoder kan ses som exempel på olika sätt att arbeta med jämställdhetsfrågor i trafikplaneringen.

**3R-metoden** som är en av de allra första, större, satsningarna på ett jämställdhetsverktyg användes av kommunerna på 90-talet. Metoden var dock inte tänkt till just planering utan den

---

<sup>2</sup> Med alstrat transportbehov menas hur mycket trafik olika lokaliseringar av en byggnad, exempelvis en arbetsplats ger upphov till. Placeras den utanför staden där det inte finns bussförbindelse kommer den troligen att alstra mer trafik än en lokalisering inne i staden med väl fungerande kollektivtrafik och troligen också möjligheter för vissa anställda att cykla dit.

skulle fungera i alla sorters verksamheter. Det visade sig dock vara en svaghet och gjorde snarare att verktyget inte fungerade så bra. De 3 R:en står för; Representation, Resurser och Realia. Representation belyser fördelning av män och kvinnor i olika grupper. Resurser belyser hur mycket tid, pengar och rum som avsätts för olika områden. Realia belyser de normer och värderingar som styr arbetet. (Friberg & Larsson 2002:33) Senare har metoden uppgraderats till 4R med tillägget Realisera, vilket innebär att kommunen sätta upp mål för att genomföra förändringar. (SOU 2007:15) Efter en analys med 3R metoden i Lomma kom man fram till att kollektivtrafiken byggdes ut till fördel för männens pendlingsmönster. Medan de stråk där kvinnor pendlade i större utsträckning inte prioriterades vid en utbyggnad. (Friberg & Larsson 2002:36) Friberg & Larsson (2002:38f) kommer fram till att det första R:et är enklast att använda och det gav också några intressanta utfall och ökade kunskapen. Medan de två sista R:en var svårare att se resultat av. Projektledarna som blivit intervjuade anser att det är en bra metod på mindre avgränsade projekt, men svårt att applicera på en översiktsplan. Dock att det är en konkret och enkel metod. 3R metoden är sammanfattningsvis inte särskilt väl lämpad att använda i planeringen, det upplevs ta för mycket tid och resurser i anspråk och de två sista R:en är svåra att använda sig av i planeringen. (Friberg & Larsson 2002:179f)

Att använda en **checklista** är ett enkelt redskap, det kan vara ett dokument med några hållpunkter eller frågor som skall besvaras. Friberg & Larsson (2002:42) tycker att det är lite för lätt att svara ”ja” på frågorna utan att tränga in djupare i problematiken. I Boverkets (2010) rapport poängteras att det först krävs kunskap om jämställdhet innan checklistor är bra att använda. Friberg & Larsson menar att det kan vara bra som ett första steg, för att börja beakta frågorna, men att arbetet sedan behöver fördjupas för att få verklig effekt. Checklistor är något som är lätt att producera och den kan anpassas till skiftande behov, det finns flera stycken som är till för att föra in jämställdhet i planeringen som olika kommuner och landsting har tagit fram (Boverket 2010).

En metod som både Friberg & Larsson (2002) och Larsson & Jalakas (2008) tar upp är **studiecirklar**. I boverkets (2010) rapport tas inte studiecirklar upp men liknande tillvägagångssätt som exempelvis ”Designdialog”. Studiecirklar benämns som bra ur demokratisynpunkt, att det är enkelt att arbeta med och ger en bra effekt. Men att det tar mycket både tid och pengar i anspråk och därför sällan genomförs. Friberg & Larsson menar att det kan vara svårt att arbeta med metoden i översiktlig planering då människor främst är intresserade av detaljer nära dem själva. Studiecirklar kräver att flera träffar äger rum med samma grupp av människor, där kunskapen byggs upp successivt. Författarna menar att studiecirklar på detta sätt kan vara ett bra komplement till samråd. Det är viktigt att som planerare vara lyhörd, villig att lyssna på de avvikande åsikterna och inte ta för stor plats på de möten som äger rum. (Friberg & Larsson 2002:54f, 74; Larsson & Jalakas 2008:88f; Boverket 2010)

En **SWOT-analys** är en metod för att hitta Styrkor, Svagheter, Möjlighet och Hot hos till exempel en plan eller på en plats. Denna metod lyfts fram både av Larsson & Jalakas (2008:89) och i Boverkets (2010) rapport. Den skall fungera extra bra när det gäller att få till förändring, positivt är att även det som är bra lyfts fram och får lika mycket fokus som det som är dåligt. Det är en relativt snabb metod som beskriver nuläget och vad det är som behöver arbetas med i det specifika området som analysen utförts på.

Det finns ytterligare en stor mängd olika verktyg, sådana som togs upp av både Larsson & Jalakas (2008) och i Boverkets (2010) rapport inkluderar; trygghetsvandringar, enkätundersökningar, tidsgeografiska metoder och könsuppdelad statistik. I Boverkets (2010)

rapport finns det även ytterligare några metoder, främst lite mer specifika metoder som är analyser av olika slag, rapporten tar också upp barns perspektiv i två av de presenterade metoderna. GIS och digitala metoder får ett visst utrymme och där finns också olika sätt att presentera värderingar i form av diagram. Mentala kartor skulle kunna användas för jämställdhetsanalys liksom ”jämställd sightseeing”. Det finns med andra ord ett flertal verktyg att välja mellan som planerare idag, där flera dessutom är anpassade för just jämställdhetsintegrering.

## ***2.6 Resultat från en liknande studie***

Den studie som jag har hittat som är mest lik min egen är den som Friberg & Larsson genomförde 2002. Då skickade de först ut en enkät till planerare i alla kommuner i hela landet, sedan valde de ut de planerare som hade mest intressanta svar för intervjuer. De ville undersöka hur planerare arbetade med genusfrågorna främst i den översiktliga planeringen. Syftet och omfattningen av studien skiljer sig således en del från min undersökning, de har exempelvis inte haft med politiker i undersökningen. Studien är visserligen 10 år gammal, så förutsättningarna har troligen ändrats en del fram till idag, men med tanke på att de planerare som författarna intervjuade var de som hade jobbat mest med genusfrågorna i hela Sverige så skall det bli intressant att se om deras synsätt har spridit sig till alla planerare idag.

Även om få kommuner i Friberg & Larssons undersökning hade ett genomtänkt jämställdhetsarbete så var ändå de flesta planerare positivt inställda till, och ansåg det viktigt att arbeta med frågorna. Friberg och Larsson (2002: 16) anser att det finns en potential på området som kan och bör utvecklas. Men de upptäcker också att det finns stora kunskapsluckor kring genusfrågor, planerarna känner sig inte bekväma att använda genus som uttryck och de är inte vana vid att diskutera i termer av kvinnligt och manligt (ibid:13). Författarna finner att det främst är engagerade kvinnliga planerare som tar tag i och lyfter genusfrågorna och initiativ till olika projekt kommer oftast från planerare själva (ibid:56). Planerarna känner sig svikna av politikerna i frågor om jämställdhet (ibid:126), planerare säger exempelvis att politiker saknar förväntningar om jämställdhetsintegrering inom fysisk planering (ibid:56). En planerare tycker att politiker inom trafiksektorn i alldeles för hög utsträckning är intresserade av stora vägprojekt, medan mindre projekt som satsningar på cykling eller kollektivtrafik inte får någon vidare uppmärksamhet (ibid:78).

Trygghetsfrågor för kvinnor är det område som fått genomslag i planeringen. Friberg & Larsson (2002:88) menar att det kan bero på att det inte inskränker på rådande synsätt om kvinnor som en svag och underordnad grupp som behöver skydd. De betonar dock att jämställdhetsarbetet inte får stanna vid detta. De områden som planerare pekade ut som viktiga att anlägga ett jämställdhetsperspektiv på var: Boende/närområde, säkerhet/trygghet, trafik/kommunikationer, service/miljö, levnadssätt, social omsorg, nya perspektiv och medborgarinflytande (ibid:15). Men det var främst säkerhets och trygghetsfrågorna som de hade arbetat praktiskt med. Planerarna säger sig sakna konkreta och praktiska verktyg för att kunna angripa genusfrågorna (ibid:15). Att planerarna efterfrågar olika verktyg är en av de tydligaste slutsatserna i studien, även om planerarna efterlyser flera olika saker och har många olika synsätt. Det som sammanför planerarna är intresset för människors vilja och medborgarinflytande och drömmen om det goda samhället (ibid:87).

Även om de flesta planerare var positivt inställda till genus och jämställdhetsfrågor så fanns det i enkäten ett tydligare avståndstagande från frågorna hos manliga planerare än hos

kvinnliga. Manliga planerare efterfrågar även i större utsträckning konkreta verktyg eller statistik om kvinnors erfarenheter och intressen då de själva inte har den erfarenheten. Medan kvinnor söker djupare kunskaper. (ibid:186f)

Friberg & Larsson (2002:62f) hittar ett mönster bland de planerare som anser det viktigt att arbeta med jämställdhetsfrågor. De har olika strategier för att få igenom sina förslag. Den ena gruppen arbetar på ett öppet och tydligt sätt och försöker övertyga andra. De försöker skapa stöd för frågorna, denna grupp talar om jämställdhet som begrepp och att det skall lyftas. Den andra gruppen arbetar på ett tyst sätt, de planerarna bäddar in jämställdhetsfrågorna i andra frågor, medvetet eller omedvetet. De använder inte termer som jämställdhet eller genus men prioriterar ändå frågorna. Denna strategi är vanlig i starkt mansdominerade miljöer medan den förra är vanligare där öppenheten för frågorna är större och det finns stöd från politiker.

Alla de goda exempel som Friberg & Larsson (2002) hittar är projekt av olika slag. Det verkar vara så att man hanterar jämställdhet i projekt, som sedan tar slut med mer eller mindre goda resultat. Men när projekten är klara så avstannar jämställdhetsarbetet, projekten får inte effekter i form av fler liknande projekt varken i den egna kommunen eller i andra kommuner. Författarna efterfrågar tydliga beslut på ledningsnivå, god uppföljning av projekt samt ökat engagemang och kunskaper om frågorna. De menar att det är viktigt att resultat som framkommer genom olika jämställdhetsprojekt också ges tyngd i kommande planer och inte negligeras. För att det skall fungera så krävs det både politiskt stöd, stöd bland planerare och att projektet är väl förankrat hos ledning och chefer. (ibid:32,156) En något oroande slutsats som Friberg & Larsson (2002:188) kommer fram till är att jämställdhetsprojekt inte får vara för stora, då kan de uppfattas som ”hot” de skall inte kosta för mycket i tid, pengar eller engagemang. Om projekten är små så genomförs de, men mest för att skylta med utåt och för att visa att lagkraven uppfylls.

För jämställdhetsfrågorna är det viktigt att både män och kvinnor får komma till tals och att deras åsikter värderas lika. Friberg & Larsson (2002:95f) får i sina intervjuer fram att fler män än kvinnor närvarar vid samråd och att männen generellt är mer talföra. De menar att det är av stor vikt hur samråd utformas för om kvinnor kommer till tals i lika stor utsträckning som män. Det har också stor betydelse när under planprocessen som samråd eller medborgardialog hålls. Författarna menar att det är viktigt att få med medborgare innan någon planering har skett. För då kan de åsikter som kommer fram verkligen påverka planen. Friberg & Larsson (2002:144f) efterlyser en ny planerarroll där man bland annat använder sig av nya metoder för samråd. Det kan vara så att planeraren behöver komma ut till området som skall planeras och där samtala med människor, det är viktigt att inte planera uppifrån utan underifrån. För att synliggöra människorna i planeringen så är det viktigt att väva samman fysiska och sociala frågor. Den nya planeraren som arbetar underifrån och med människorna får en större förståelse för området och hur den nya planen kan passas in i den befintliga miljön, planeraren får också en ökad förståelse för hur det är att bo och leva i området och vilka behov som invånarna har.

Friberg & Larsson (2002:10) menar att det både behövs ett attitydförändringsarbete kring genusfrågor och ökad kunskap. De tror att det kanske behövs en grundutbildning i genusteori för planerare (ibid:166). I en sådan utbildning, menar författarna att det är viktigt att koppla teorin till praktik, hur det praktiskt kan införlivas i planeringen, då är chanserna större att utbildningen får en långsiktig effekt (ibid:182). De poängterar även att det är viktigt att klargöra vad som menas med jämställdhet inom planeringen, det behöver konkretiseras, så att planer kan jämföras mot detta (ibid:97).

Ett par planerare som Friberg & Larsson (2002) intervjuade, som själva har genomfört ett jämställdhetsprojekt, säger att de har förändrats i sin yrkesroll och fått många nya insikter genom arbetet. De upplever att det ändå är så att de stora glamorösa projekten får störst uppmärksamhet och vardagslivsperspektivet glöms bort. Detta gäller även trafikplaneringen. (ibid:146ff) En annan planerare framhåller att det är centralt för en jämställd trafikplanering att satsa på kollektivtrafik, cykel och gång, vilket även skulle vara positivt ur miljösynpunkt. Denna planerare säger vidare att trafikplaneringen är ett exempel på ett område där tillgängligheten inte har fungerat, paradoxalt nog (ibid:150).

I sin slutsats kommer författarna fram till att planering kan användas för att bryta mönster av underordning av kvinnors åsikter och beteenden, men att det kräver en del arbete. Friberg & Larsson menar att det i den rådande planerardiskursen inte finns något utrymme för genusfrågor och att en motdiskurs skulle behövas (ibid:24). Författarna efterfrågar en planering som utgår ifrån, att göra människor till subjekt med unika erfarenheter och kunskaper, att synliggöra kvinnor som handlande subjekt är ett av genusforskningen starkaste bidrag till planeringen och något mycket viktigt för jämställdheten (ibid:159). De tycker också att det är av stor vikt att öka dialogen med medborgarna och höja värdet av vardagslivskunskap. Planeringen skall eftersträva att vara kommunikativ, den skall ha olika strategier för att inhämta information från de som planeringen är till för och deras åsikter och erfarenheter problematiseras (ibid:179). Vidare menar författarna att det är mycket viktigt att uppmärksamma kvinnors specifika erfarenheter och att ge kvinnors åsikter lika värde som mäns för att få en jämställd planering (ibid:188). Planeraren skall ha en lyssnande roll och planeringen behöver söka kunskaper för en annorlunda planeringsprocess med nya samråds förfaranden (ibid:174, 184).

## ***2.7 Göteborgs kommun - en föregångare?***

Som jag tidigare nämnde i inledningen så har Göteborg tagits upp som ett gott exempel på en kommun som jobbat aktivt med jämställdhetsfrågorna. Dessa exempel var dock från 80- och 90-talet till exempel fanns en egen rubrik för jämställdhet i översiktsplanen (ÖP) från 1999. Göteborgs kommun har arbetat med jämställdhet i planeringsprocesser sedan 80-talet. De har (eller hade) ett planeringskoncept som går på djupet med jämställdhetsfrågorna, det var det mest utvecklade arbetet som Friberg & Larsson fann i sin genomgång från 2002. Det var dock endast ett fåtal personer involverade i processen, ett par driftiga kvinnor hade egentligen gjort det helt på eget initiativ. De upplevde sig ha politiskt stöd i arbetet så de kunde fortsätta. Göteborgs kommun tog under samma period även fram jämställdhetsplaner. Dock verkar intresset ha avtagit med tiden, de två första åren var jämställdhetsplanerna omfattande men efter det så blir planerna mycket mindre i omfattning. I jämställdhetsplanerna från 90-talet och ÖP-99 använder kommunen nya begrepp som, "medborgarkraft" i stil med bärkraft och konkurrenskraft, för att belysa vikten av medborgarinflytande. De talar också om "det lilla Göteborg" och "det stora Göteborg". Som representerar det lokala i stadsdelarna samt Göteborg som knutpunkt och handelscentrum. I Göteborg har man tagit fram och prövat en rad nya arbetsmetoder, de arbetade med studiecirklar för kvinnor i samband med planeringen av ett nytt bostadsområde. 3R-metoden användes också, men de fick problem när de två sista R:en skulle analyseras, Resurser och Realia. Så ett nytt alternativ system byggdes upp; BKT-principerna, som står för; Blandning, Kontinuitet och Tillgänglighet. De tyckte att detta systemet passade planeringen bättre, jag har dock inte hittat några tecken på att detta system fortfarande används. Utgångspunkterna för planerarna i Göteborg som tog initiativet till

jämställdhetsarbetet var att; Planeringen skall ske *med* snarare än *för* människor, alla synpunkter och åsikter och att planera för ett gott vardagsliv. (Friberg & Larsson 2002:130–140) I den gällande översiktsplanen för Göteborg så finns det 13 strategiska frågor där ett av dessa är: "*Mångfald, trygghet och mänsklighet*", det handlar om att alla skall känna tillhörighet till det offentliga rummet och människors olika behov skall beaktas. (Göteborg.se) Men det verkar som att jämställdhet inte poängteras lika mycket i denna översiktsplan som i den från 1999. Jag hoppas att detta beror på att jämställdhetsfrågorna nu har integrerats väl i planeringen och att det inte behöver poängteras speciellt längre.

## 3 Metod

### 3.1 Metodval

För att svara på mina frågeställningar har jag valt att göra en fallstudie av Göteborgs kommun, det empiriska materialet har samlats in via kvalitativa intervjuer med politiker och planerare. Göteborg valdes som fallstudieområde för att det verkade vara en intressant plats att undersöka, kommunen har förekommit som gott exempel i litteraturen och verkar tidigare arbetat en del med frågorna. Det passar även bra för mig eftersom jag bor där och det blir enklare att hitta tider och platser för intervjuer när jag slipper resa. Det skulle även vara intressant att göra en jämförande studie mellan två eller flera kommuner men den tid som jag har till förfogande räcker bara till en kommun. Jag söker främst en djupare förståelse för hur planerare och politiker i Göteborg arbetar med genusfrågor, för att få denna djupare förståelse så har jag valt att göra semistrukturerade intervjuer. Jag har intervjuat tre planerare och tre politiker (se tabell 1). Jag anser att mina intervjupersoner har fungerat som informanter snarare än respondenter eftersom jag intervjuat dem i sin yrkesroll och främst för att förstå hur de arbetar. Det har även kommit fram mycket personliga åsikter i intervjuerna och det är också en viktig del, men inte det primära.

Tabell 1: Informanter

Namn	Titel	Datum
Johan Nyhus	Ordförande i trafiknämnden, kommunalråd	19 april
Elisabeth Undén	2:a vice ordförande i trafiknämnden, ordförande i Göteborgs parkering AB	23 april
Roland Rydin	1:a vice ordförande i trafiknämnden	24 april
Sara Brunnkvist	Planerare på strategiska avdelningen - Stadsbyggnadskontoret	26 april
Max Falk	Chef på Trafikkontoret, strategiska avdelningen	26 april
Anna-Sofia Sjöoquist	Detaljplanerare med fokus på sociala frågor - Trafikkontoret	2 maj

Denscombe (2009:233) poängterar att intervjuer är en bra metod när det är åsikter, uppfattningar, känslor eller erfarenheter som efterfrågas. Vidare menar Denscombe (2009:233) att det är bra med intervju som metod om forskaren är ute efter privilegierad information, om de personer som blivit intervjuade är i en speciell position och av den anledningen kan ge specifik information. Båda dessa argument passar bra in på min undersökning då jag efterfrågade planerare och politikers uppfattningar och erfarenheter. Mina intervjupersoner är personer på speciella poster som i och för sig skulle kunna bytas ut, men det finns ett begränsat antal personer som jag skulle kunna intervjuas med samma typ av uppdrag och arbetsuppgifter.

Jag valde semistrukturerade intervjuer som metod främst för att det fanns vissa specifika frågor som jag ville få svar på medan jag samtidigt ville ha möjlighet att fråga vidare om nya intressanta teman som dök upp. Jag ville till exempel få reda på hur informanterna ser på genusfrågor vilket kan kräva en del olika sorters frågor. Samtidigt ville jag också veta vilka specifika verktyg de använde sig av och jag ville fråga alla om kopplingen mellan miljöfrågor och jämställdhet. Jag skrev min intervjuguide utifrån mina frågeställningar och den information som framkommit i litteraturstudien (se bilaga 1 och 2). På så sätt kan jag kalla



min studie för en ”teoristyrd fallstudie”, enligt Denscombe (2009:62f) används fallstudier oftast för induktiva undersökningar, men de kan användas även vid deduktiva och blir då till en så kallad teoristyrd fallstudie. Det finns olika sätt att gå tillväga för att finna kunskap. Om man som forskare har en induktiv metod så börjar man med empirin och försöker utifrån den att formulera en teori. Om forskaren istället har en deduktiv metod så utgår hon/han istället från teorier, dessa testas sedan genom empiriska undersökningar. Gren & Hallin (2003:34ff) menar dock att den vanligaste metoden är abduktiv, en forskare som har en abduktiv metod arbetar växelvis med empiri och teori. Min metod är deduktiv med abduktiva inslag, jag har först samlat in teori och tidigare forskning för att utifrån den skriva mina intervjufrågor och sedan göra intervjuerna. Men samtidigt så arbetade jag även vidare med teorin efter empiriinsamlandet och jag har flätat samman teori och empiri i analysen.

Inför analysen valde jag att transkribera intervjuerna i sin helhet, det är tidskrävande men om jag hade deltranskriberat finns alltid en risk att missa något väsentligt. Intervjuerna skrevs ut, lästes och återkommande teman och motstridiga åsikter plockades ut för ytterligare analys. Analysen gjordes med syftet och frågeställningarna i bakhuvudet. När de mest intressanta temana hade identifierats så jämfördes dessa med tidigare forskning för att hitta det som stämde väl överens med eller motsade min empiri. I resultatdelen låter jag intervjuerna tala ganska mycket för sig själva, men jag beskriver vad som har kommit fram i intervjuerna istället för att bara använda mig av citat, en del viktiga citat finns dock med för att få en bättre förståelse för intervjuerna. I analysdelen beskriver jag intervjuerna och kopplar dem samman med mina teoretiska utgångspunkter.

Det finns givetvis flera alternativa metoder som jag skulle kunna använda mig av, man skulle exempelvis kunna tänka sig gruppintervjuer, strukturerade intervjuer, enkäter eller ostrukturerade intervjuer. Alla dessa metoder skulle vara intressanta att använda på samma område och de skulle troligen ge något annorlunda resultat, men jag tror att de andra alternativen, förutom ostrukturerade intervjuer, inte skulle ge lika tydliga individuella perspektiv. Enkäter och strukturerade intervjuer skulle kunna vara bra, det ger material som är enklare att analysera eftersom exakt samma frågor ställs till alla informanter. Jag valde dock bort enkäter eller strukturerade intervjuer för att jag tycker att det ger för lite djup i svaren och flexibilitet för mig som intervjuare. Med enkäter eller strukturerade intervjuer skulle jag kunna få in svar från fler personer speciellt om jag skulle använda mig av en pappersenkät. För min undersökning anser jag dock att djupet i svaren är viktigare än antalet intervjuer. En annan nackdel med enkäter är att det inte finns någon möjlighet för mig att förklara vad som menas med en fråga, frågorna måste därför formuleras mycket noga för att minimera risken för missförstånd. Jag anser att det personliga mötet är en viktig del av materialinsamlandet, både för att jag kan förklara saker i frågorna som är oklara och jag får också en bättre förståelse för vad informanterna menar med sina svar och kan själv be om en förklaring där det behövs. Gruppintervjuer är ett annat möjligt alternativ, där skulle jag också kunna få in fler personers åsikter, det skulle säkert leda till mycket intressanta diskussioner. En risk är dock att det skulle kunna vara svårt att få fram individuella åsikter speciellt om olika personer i gruppen har starkt motstående åsikter och att vissa personer tar över och pratar mer än andra. Jag valde främst bort detta alternativ för att jag skriver uppsatsen själv och det är lite svårt att hantera en gruppintervju ensam. Det kan också vara svårt att sammanföra olika politiker och planerare med tanke på att de har ganska fullbokade kalendrar, jag hade i så fall behövt vara ute i mycket god tid, vilket det inte fanns möjlighet till inom ramen för denna uppsats. Ostrukturerade intervjuer eller djupintervjuer hade jag också kunnat använda, men ostrukturerade intervjuer används ofta när området som skall utforskas är relativt nytt och forskaren inte vet vilka svar som kan väntas. Med tanke på att jag hade en del information och

teorier att utgå ifrån och vissa specifika frågor som jag ville ha svar på så tycker jag det passade bättre med en semistrukturerad intervju. Svaren från semistrukturerade intervjuer blir också enklare att jämföra med varandra eftersom jag har ställt ungefär samma frågor till alla intervjupersoner.

### **3.2 Tillvägagångssätt**

Problemområdet som jag undersöker är i första hand utarbetat av Jordens Vänner, som är min uppdragsgivare, men jag har själv bearbetat problemområdet och preciserat syfte och frågeställningar. Jordens Vänner har således givetvis påverkat inriktningen på uppsatsen, men detta tycker jag främst ger relevans till undersökningen eftersom problemområdet har identifierats som viktigt att undersöka utanför forskarvärlden. Jag har inte känt mig styrd från Jordens Vänner sida utan jag har haft fria tyglar att själv styra uppsatsens upplägg, metodval och så vidare.

För att få tag på intressanta personer att intervjua så började jag med att söka på internet, det var enkelt att hitta politiker där men svårare med planerare. Mina utgångspunkter när jag letade efter intervjupersoner var att de skulle arbeta inom transportsektorn, men det var inte lika viktigt att de arbetade med genusfrågor. Jag eftersträvar att få en uppfattning om hur den ”vanlige” planeraren och politikern inom transportsektorn ser på genusfrågor, därför sökte jag mig inte speciellt till de som jobbade mest med genusfrågor. Enligt jämställdhetsintegreringen så skall ju alla jobba med dessa frågor. Jag försökte också att få en någorlunda jämn fördelning mellan män och kvinnor. Jag fokuserade på trafiknämnden för att få tag på politiker som främst sysslade med trafikfrågor, det gick bra, efter några e-postmeddelanden och telefonsamtal så hade jag bokat intervjuer med ordföranden och de två viceordförandena i trafiknämnden. En kvinna och två män, som representerade; socialdemokraterna, moderaterna och miljöpartiet.

Det var lite svårare att hitta planerare att intervjua, jag började med att ringa till stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret och höra mig för om vilka personer som jobbade med frågorna och kunde ställa upp på en intervju. Jag lotsades lite fram och tillbaka och tillslut hade jag även tre planerare att intervjua. Två som arbetar på trafikkontoret och en som arbetar på stadsbyggnadskontoret, denna gång två kvinnor och en man. Man skulle kunna kalla mitt urval riktat men relativt slumpartat. Några personer tackade nej på grund av att de inte hade tid och då valde jag att ringa vidare till andra personer som hade mer tid till förfogande. De planerare som jag tillslut intervjuade beror delvis på att jag fick dem rekommenderade till mig från andra planerare.

Inför intervjuerna skickade jag ut ett bakgrundsmaterial till de flesta av intervjupersonerna. Anledningen till att vissa inte fick det var att en intervju hölls samma dag som bakgrundsinformationen skickades ut och det hanns då inte med att läsas och en annan person fick den inte på grund av fel med e-postadressen. Det bakgrundsmaterial som jag skickade ut innehöll endast en kort beskrivning av vad uppsatsen handlar om, jag höll den ganska allmän för att inte styra intervjupersonernas svar för mycket.

Varje intervju hölls enskilt, i bemärkelsen att jag intervjuade bara en person åt gången. Platserna för intervjuerna valdes av informanten, men alltid i en någorlunda lugn miljö, i hans eller hennes rum, eller som vid ett tillfälle på ett café. Intervjuerna varierade lite i längd en var bara 30 minuter lång och två intervjuer var nästan 60 minuter långa, men i genomsnitt varade intervjuerna i ca 40 minuter. Alla intervjuer spelades in, informanterna samtyckte till detta,

men jag hade även block och penna med mig för att anteckna särskilt viktiga saker. Under intervjuerna följde jag inte intervjuguiden helt och hållet, utan jag använde den snarare som ett stöd, jag ställde inte alltid alla frågor och jag ställde alltid andra följdfrågor för att fördjupa vissa intressanta delar. Speciellt i de senare intervjuerna när jag kunde guiden mer eller mindre utantill, tittade jag inte på den lika mycket. Efter varje intervju så transkriberade jag hela intervjun i sin helhet, jag hoppade bara över vissa bitar som var uppenbart icke relevanta för undersökningen. När alla intervjuer var transkriberade och klara, skrev jag ut dem och läste igenom materialet. Jag markerade intressanta delar och jämförde svar, de teman som jag hittade blev till viss del uppdelade efter de frågor som jag ställt. Jag valde att först jämföra hur politiker respektive planerare hade svarat på frågorna och försökte hitta likheter och skillnader inom de två olika grupperna och sedan analyserade jag och jämförde politiker och planerare med varandra.

För att inte avslöja vilken informant som har sagt vad så har jag valt att inte sätta ut några beteckningar i stil med; planerare1, planerare 2, och så vidare vid citat i resultatdelen. Med tanke på att det är så få informanter kan det då bli ganska enkelt att identifiera vilken informant det rör sig om. Jag anser inte att det viktiga är vem som sagt vad utan om det är en planerare eller politiker generellt.

### **3.3 Vetenskapsuppfattning**

Det finns två huvudsakliga inriktningar inom vetenskapen; den positivistiska och den hermeneutiska. Positivismen har sina rötter i naturvetenskapen, en positivistisk forskare söker efter absolut, positiv, kunskap. Sådan kunskap kan genereras på två sätt; genom att räkna ut något logiskt, med förnuftet eller det som kan upplevas genom våra sinnen. Således är fysiken och matematiken viktiga för positivisterna, det är viktigt att resultat går att kvantifiera och att göra statistiska analyser. För positivisterna är det viktigt att förhålla sig objektiv till sitt studieobjekt, forskarens egna åsikter, erfarenheter och så vidare får inte påverka forskningen och dess resultat. En positivistisk forskare strävar efter att finna lagbundenheter som gäller universellt, det är mycket viktigt att resultat skall gå att generalisera. Inom positivismen använder man sig ofta av kvantitativa metoder. (Patel & Davidson 2011:26f; Thurén 2007)

Hermeneutik betyder tolkningslära och används främst inom human-, kultur- och samhällsvetenskaperna. Hermeneutiken har fått stå som motvikt till positivismen och de kan närmast ses som varandras motsatser. Hermeneutiken kopplas ofta samman med kvalitativa metoder, där forskaren vill förstå eller tolka och har en subjektiv, engagerad forskarroll. I motsats till positivismens hårddata, kvantitativa metoder och forskarens objektiva hållning. Inom hermeneutiken ser man till helheten och anser att det är viktigt att se helheten och inte stycka upp undersökningen i olika bitar så som ofta görs inom positivismen. Forskarens förförståelse är viktig och ses inte som ett hinder i forskningsprocessen utan snarare som ett verktyg för att förstå och tolka material. (Patel & Davidson 2011:26ff) Till skillnad från positivisterna så söker den hermeneutiske forskaren förståelse för företeelser och personer genom att använda sig av sin empatiska förmåga. Inom hermeneutiken är förförståelsen viktig, man menar att alla har förförståelse som påverkar hur vi ser på vår omgivning detta påverkar hur vi tolkar resultat och uppfattar verkligheten. Den egna förförståelsen kan vara svår att vara medveten om och den går inte att bortse ifrån menar hermeneutikerna. (Thurén 2007)

Jag har i denna uppsats utgått från en hermeneutisk vetenskapssyn, jag har genomfört en kvalitativ undersökning där jag har behövt tolka svaren. Jag har genom forskningsprocessen försökt att vara medveten om min förförståelse och använt den för att ställa följdfrågor och driva intervjuerna framåt. Jag tycker att det har varit en viktig del av studien att träffa mina informanter personligen, det ger en rikare förståelse för deras svar när man även ser gester och miner. Det är främst en ökad förståelse som jag har eftersökt och därför har detta tillvägagångssätt fungerat bra.

### **3.4 Problematisering**

Det är viktigt att en undersökning har både hög validitet och reliabilitet. För att en undersökning skall ha hög validitet så gäller det att det material som samlas in verkligen svarar på de frågor som har ställts i problemformuleringen. För att en undersökning skall ha hög reliabilitet så gäller det att undersökningen skall kunna göras om vid en annan tidpunkt eller av en annan forskare, med oförändrat resultat. (Halvorsen 1992:41f) Detta är det traditionella sättet att se på validitet och reliabilitet, men dessa begrepp är främst utformade för kvantitativa forskningsmetoder, de fungerar inte lika bra på kvalitativa undersökningar som min egen. Patel & Davidson (2011:105ff) menar att man i kvalitativa studier behöver lägga en annan innebörd i begreppen för att de skall fungera. Om jag skulle göra om någon av mina intervjuer så skulle jag få andra svar, men detta behöver inte betyda att undersökningen har en låg reliabilitet utan kan bero på att det är en ny situation, informanten kanske har fått nya insikter eller bytt åsikt. Detta skulle istället berika en kvalitativ studie då förståelsen fördjupas i varje intervju.

Självklart beror de svar jag har fått på de individer som jag har intervjuat. Hade jag intervjuat andra personer hade jag fått andra svar, men jag tror ändå att de tydligaste tendenserna i svaren skulle kunna varit samma. Politikernas svar färgas av deras respektive parti, om jag hade haft politiker från andra partier så skulle deras svar troligen skilja sig från de jag nu har fått. Om jag hade intervjuat andra planerare skulle svaren givetvis även där ha skiftat. Eftersom urvalet av informanter har varit så pass litet så kommer det vara svårt att dra några generella slutsatser från resultaten av denna studie. En fallstudies största nackdel är att den kan vara svår att generalisera utifrån menar Denscombe (2009:72). Men syftet är inte heller att dra generella slutsatser, utan att förstå hur det kan fungera i ett specifikt fall. Alla fall är i någon mån unika, men de är samtidigt en del av ett större sammanhang (Denscombe 2009:68). Hade den valda platsen varit en annan hade resultaten troligen också blivit annorlunda. Men jag tror att mina resultat ändå målar en relativt rättvisande bild av hur genusfrågor behandlas i trafikplaneringen i Göteborgs kommun. Med tanke på att jag har jämfört min studie mot en tidigare gjord rikstäckande studie och fått fram en stor del liknande svar så visa detta ändå en viss generaliseringsgrad. När jag ser på de större och tydligare tendenserna i de svar som jag har fått och i jämförelse med Friberg & Larssons (2002) studie så finns det viss möjlighet att generalisera, detta bör dock göras med försiktighet. I detalj är det dock omöjligt att dra några generella slutsatser som skulle kunna gälla i alla kommuner i Sverige utifrån min studie.

Jag ville gärna ha en någorlunda jämn fördelning mellan män och kvinnor bland mina informanter, det blev tillslut så jämnt som det kunde bli med två kvinnliga planerare och en manlig och två manliga politiker och en kvinnlig. Mina resultat hade troligen påverkats om alla informanterna istället hade varit kvinnor eller män. Att jag själv är kvinna och bär med mig olika genusföreställningar påverkar givetvis också, om en man skulle gjort undersökningen skulle den troligen på något sätt blivit annorlunda. Mitt förhållande till

informanterna kan ha påverkat deras svar, att jag är kvinna och ställer frågor om jämställdhet som ofta kopplas samman med kvinnor till äldre män, däri finns en makt hierarki som kan påverka intervju situationen. Jag har försökt att tänka på dessa problem som kan uppstå men jag upplevde att intervjuerna gick bra och att informanterna svarade på bra sätt på frågorna som jag ställde. Det är dock svårt att komma ifrån att genusfrågor ofta blir till kvinnofrågor. Min litteratur är i stort sätt bara skriven av kvinnor, den som är skriven av män behandlar oftast inte genusfrågor. De av mina informanter som har varit mest intresserade och engagerade i frågorna har varit kvinnorna. Jag är kvinna, de som är mina kontaktpersoner på Jordens Vänner är kvinnor, även min handledare är kvinna. Detta skulle kunna vara ett problem, men det finns ingen litteratur på området som gäller svenska förhållanden som är skriven av män, inte något som jag har hittat i alla fall, det blir alltså svårt att åtgärda problemet. Ur en vetenskaplig synvinkel behöver det kanske inte vara ett problem att alla involverade är kvinnor, men det kan bli ett problem ur ett genusperspektiv.

Jag har som alla forskare en förförståelse kring ämnet redan innan jag började utforska det på djupet. Förförståelsen bygger på mina tidigare upplevelser och erfarenheter. Jag hade främst kunskaper om miljövetenskap och kulturgeografi innan jag påbörjade uppsatsen, jag hade inte tidigare fördjupat mig något nämnvärt i genusteori. Detta kan givetvis på olika sätt påverkat uppsatsen, hur jag har ställt frågor och hur jag har närmat mig problemet. Jag har försökt att vara så förutsättningslös som möjligt men jag är fullt medveten om att jag inte kan vara helt objektiv och det har inte heller varit målet.

Den litteratur som jag har använt mig av är främst böcker skrivna av olika forskare, men jag har även använt mig av rapporter som utgivits av myndigheter och vetenskapliga artiklar. Den information som jag har hämtat från internetsidor gäller främst regeringens olika mål på jämställdhetsområdet. Jag bedömer att mina källor är tillförlitliga, det som skulle kunna påpekas är att det inte är särskilt många rent kulturgeografiska forskare som skrivit litteraturen. Tora Friberg är kulturgeograf och hon har varit med på vissa av de viktigaste källorna, men det finns även litteratur som inte har en kulturgeografisk grund. Detta beror på att jag inte har hittat kulturgeografisk litteratur som har behandlat det område som jag vill undersöka.

## 4 Resultat

### 4.1 Inledning

Efter totalt sex intervjuer så hade jag mycket material att bearbeta, i detta kapitel presenterar jag den information som kom upp på intervjuerna. Givetvis har det skett en sällning i materialet, jag har valt ut de svar som är mest intressanta för undersökningen, de som återkommer mer frekvent och de som motsäger något som någon annan säger. Här presenteras materialet så nära sin ursprungliga form som möjligt. Först går jag igenom planerarnas svar och sedan politikernas svar, i nästa kapitel analyseras och jämförs svaren med varandra och med den tidigare forskning som presenterades i kapitel 2.

### 4.2 Planerarnas svar

När jag ber informanterna att beskriva vad ett jämställt transportsystem innebär eller hur genusaspekterna tar sig uttryck i trafiken så finns det vissa tydliga tendenser i svaren. Det handlar mycket om kollektivtrafik, att det är kvinnornas transportsätt och att detta nu prioriteras istället för bilen och det gynnar då kvinnorna. En informant ser kollektivtrafiken som ett traditionellt kvinnligt transportsätt och att det är en utmaning att få fler män att åka kollektivt. En av planerarna lyfter fram att kollektivtrafiken faktiskt har ökat mycket på senare tid och att det kanske snarare är en allmän samhällstrend än en medveten planering som ligger bakom. Det verkar vara lätt att börja tala om hållbara transportsystem när frågan gäller jämställda transportsystem. Även gång och cykel lyfts fram och man påtalar vikten av att tillhandahålla bra gång och cykelbanor som är väl belysta. En blandning av transportslag skall prioriteras där alla trafikslag tar sig fram på ett någorlunda jämt sätt. Kollektivtrafiken är en av de frågor som direkt dyker upp tätt följt av trygghetsfrågorna, de verkar ligga nära tillhands när genusfrågor kommer på tal och är det som planerarna har erfarenhet av att jobba med rent konkret när det gäller jämställdhet. De som lyfter fram trygghetsfrågorna är dock medvetna om att det finns många andra frågor för jämställdheten, och de påpekar detta men har svårt att lyfta fram några andra konkreta frågor. Informanterna påpekar i olika hög grad att jämställdhetsfrågan är en del av en stor mängd olika parametrar som skall tas hänsyn till, andra sociala faktorer och även miljö och ekonomi nämns. Att man kanske inte pratar om genus specifikt utan det skall finnas med bland de andra sociala frågorna, man verkar inte heller tala om kvinnor och män i särskilt stor utsträckning, att ALLA, oavsett kön, skall ha tillgång till transportmedel är ständigt återkommande i alla intervjuerna. En av informanterna säger sig anlägga ett genusperspektiv när det gäller barnperspektiv, speciellt när det gäller tonåringar som har tydliga könsroller, att det inte bara anläggs en skejtpark när något skall göras för tonåringarna. Att arbeta med jämställdhet har blivit ett tydligare utpekat mål på senare tid, nu är det ett krav från politiskt håll att arbeta med frågorna. En informant påpekar behovet av en beteendeförändring att alla även ska kunna tänka sig att åka kollektivt. Alla säger att jämställdhetsfrågan är komplexa och inte helt lätt att arbeta med. Men att det diskuteras på kontoret, en informant uttryckte sig så här:

*”Men vi diskuterar ju jämställdhet ibland här och det är ju huvudsaken kan jag känna, att det inte är en död fråga. Men det är en väldigt liten fråga i samhället tycker jag. Det är ingen fråga som är färdig eller död, jag tror att den behöver fortsätta drivas länge.”*

När jag efterfrågade olika sorters verktyg och metoder för att implementera genusaspekterna i planeringen så fick jag framförallt ett svar; social konsekvensanalys (SKA). Alla planerarna hade höga förhoppningar kring detta relativt nya och oprövade verktyg. SKA har ett bredare perspektiv än bara jämställdhet, den tar upp många olika aspekter av social hållbarhet däribland könsaspekter. Informanterna påpekar att de är i början av processen och att de inte har hunnit lära sig verktyget helt och hållet än. Verktyget har använts i några detaljplaner (DP) men inget av de projekten har ännu hunnit landa, så ännu vet ingen vilket genomslag analysen får i verkligheten eller hur uppföljningsmekanismen fungerar. Samtidigt som SKA togs fram så har även en barnkonsekvensanalys (BKA) tagits fram och dessa två tillsammans hoppas informanterna på skall lyfta in de mjuka värdena i planeringen. Båda dessa verktyg är uppbyggda som matriser vilket skulle kunna underlätta för mer tekniskt lagda planerare att förstå modellen, menar en av planerarna. Även om informanterna är positiva till SKA och tror på verktyget så är de inte säkra på hur det skall användas och de vet inte vilket resultat man kan vänta sig att arbetet skulle ge på jämställdheten. Planerarna hoppas på att den ska hjälpa till att få ett systematiserat arbetssätt, så att alla arbetar på samma sätt. En informant som arbetar med befintlig miljö påpekar att modellen inte riktigt passar deras arbetssätt, så de arbetar med att forma om modellen så den kan användas även i deras arbete. Tanken är att alla som håller på med planering skall använda SKA och BKA och en utbildningsinsats har genomförts. De här två analysverktygen är framtagna av Göteborgs kommun och är mer eller mindre unika i landet, de har fått ganska mycket uppmärksamhet från andra kommuner och Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har visat intresse.

När jag frågar om de verktyg som använts tidigare, innan SKA för att få in genus och jämställdhetsfrågor i planeringen så blir svaren osäkra. En informant som har lång erfarenhet säger att miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) ibland även behandlar socialfrågor och att de har en handbok (TRAST-handboken) som eventuellt behandlar jämställdhetsfrågor. Uppfattningen finns att frågan diskuteras och att den beaktas men förutom den nya SKA så finns det inga tydliga verktyg eller metoder för att arbeta med jämställdhet som mina informanter använder sig av eller vet om. En planerare lyfter dock fram att det är först nu som det finns en person som har sociala frågor som sitt fokusområde, det har inte funnits tidigare.

*”Jag tycker att det är jätteintressant och roligt att få in de mjuka parametrarna i det rent tekniska men det svåra för vår del där vi jobbar nära marken, det är hur ska vi göra, ska vi jobba med mått eller ska vi jobba med modeller eller krav? Vi är väldigt tekniska, fyrkantiga, då kanske det är mått man ska prata om, men vad är det för mått? Hur kan man mäta att det är jämställt eller att vi har tänkt på det eller att vi har tänkt på barnen, hur mäter man det? Är det 3,5 meter eller? Det är väldigt svårt...”*

Det blir tydligt att det är viktigt att ha konkreta verktyg, men hur jämställdhet skulle kunna mätas är en ständigt återkommande fråga utan svar. En informant pekar på att det finns viss könsuppdelad statistik som skulle kunna användas för att se förändringar och trender över tid, men säger samtidigt att det är mycket svårt att visa att det är just de åtgärder som de på trafikkontoret har genomfört som leder till en förändring, det kanske beror på andra faktorer. Att löneskillnaderna mellan könen måste försvinna kom också upp i diskussionen. En informant säger att SKA kan vara svårare att jobba med eftersom det är fler aspekter som skall beaktas och att BKA är ett enklare verktyg att använda av den anledningen.

Jag frågade om hur planerarna upplevde krav och mål från politiken och hur de upplever kommunikationen mellan politik och tjänstemän. Här skiljde sig svaren åt en del, en av informanterna sa sig inte alls veta vilka krav politiken hade på dem. Medan en annan visste att

det finns mål och krav på området och att det funnits i flera år, fast inte exakt hur de såg ut, men att det mest handlade om att beakta frågan. Informanten menar att det är viktigt att politiken ställer mer direkta krav, och inte bara säger att frågan skall beaktas, då riskerar man att frågan negligeras. När en trafikstrategi föredrogs för trafiknämnden så lade politikerna ett tilläggsyttrande om att jämställdhetsperspektivet och barnperspektivet skulle beaktas ytterligare. De krav som planerarna vet ligger på dom är att SKA och BKA skall beaktas och att det står i budgeten att jämställdhetsfrågor skall beaktas. En informant tycker att det finns *"ett driv en önskan både från oss (planerare) och från politiken att få med de frågorna mer."* Informanten tror därför att det är åt det hållet som de kommer att jobba.

När jag ställde frågor kring vad planerarna känner att de behöver för att arbeta med jämställdhetsfrågor och genusfrågor så kommer det upp flera olika funderingar. Informanterna vill ha tydligare direktiv från ledningen att alltid se till dessa frågor, det finns inte i dagsläget. Trots att alla är medvetna om och tycker att SKA är ett bra verktyg så efterfrågas konkreta verktyg för att arbeta med jämställdhetsfrågorna. De saknar också resurser och något slags mått eller metod för att mäta jämställdhet. Någon ser att en blandning av kompetenser på kontoret skulle underlätta arbetet. Ett systematiskt arbetssätt efterfrågas, en informant vill ha *"något sätt som gör att man kan jämföra olika projekt eller jämföra år för år."* I sammanhanget påpekas också att det är viktigt att detta mått eller metod som skall användas för att arbeta med jämställdheten inte får bli för jobbig, inte ytterligare *"utanpå-arbete"*, utan det måste ge effekt i arbetet. Jämförelser med miljökonsekvensbeskrivningar dyker upp och informanten menar att planerare idag gör miljökonsekvensbeskrivningar bara för att de måste. Men sedan agerar de inte utefter resultatet i miljökonsekvensbeskrivningen, detta menar informanten är en viktig lärdom att ta med sig när ett eventuellt verktyg utformas för jämställdhetsfrågorna. Informanten menar att jämställdhetsfrågorna måste komma in först i planprocessen liksom miljöfrågorna för att kunna anpassa planen efter vad som är bäst för miljön och jämställdheten. Flera informanter menar att det krävs att någon sätter sig ner och tillverkar ett verktyg och där SKA skulle kunna vara en grund att bygga vidare på. Men att det är nödvändigt att först skapa verktyget innan arbetet kan spridas till alla på kontoret. Hur ett sådant verktyg skulle kunna se ut finns bara lösa funderingar kring, men en av informanterna som har sociala perspektiv som sitt fokusområde pekar på några möjliga vägar att gå. Informanten menar att man skulle kunna göra ett *"mått"* eller ett dokument med hållpunkter, en checklista, viktigt är i alla fall att lyfta frågan och det säger informanten att de inte har varit så bra på än. Ett annat sätt skulle kunna vara att lägga till en rubrik i det PM som medföljer ritningar där planeraren måste beskriva hur avvägningar har gjorts på jämställdhetsområdet och hur frågorna har beaktats, det skulle vara en enkel åtgärd att börja med. Informanten säger också att jämställdhetsfrågan kanske inte ska ha samma prioritet alltid utan att det är viktigare att arbeta med den i vissa områden än i andra. Att frågan behöver diskuteras på kontoret kommer också fram som en viktig del i arbetet. Informanten betonar att det är viktigt i vilket format verktyget blir, att det inte blir för mjukt så att även de tekniska planerarna kan förstå, att behålla matrisen från SKA skulle kunna vara en lösning, men att arbeta om den något. Det är mycket viktigt att det blir enkelt inte tar för mycket tid och blir *"så få grejer att tänka på som möjligt"*. En informant efterfrågar studier som visar att bilen inte alltid är det snabbaste och bästa färdmedlet för att få människor att ställa bilen. En annan av planerarna tror att det är bra att satsa på pilotprojekt för att ha ett gott exempel som man sedan kan använda som bas för att utgå ifrån. *"Titta hur man har gjort här och det blev ju så bra!"* Men informanten ser problem i att det knappast finns projekt som är rena jämställdhetsprojekt och då kan det bli svårt med pilotprojekt. BKA lyfts också fram som ett viktigt verktyg att arbeta vidare med. En informant säger att det krävs att alla jobbar med frågorna för att de inte ska försvinna och att det troligen hänger ganska mycket på kvinnor. En av planerarna poängterar att det även är



viktigt att se till att alla detaljer pekar i samma riktning, man kan inte låta några smågrejer peka åt något annat håll än den utpekade riktningen, då får man en långsiktig planering som håller. Samma informant tycker också att det är viktigt att arbeta med trafikverkets steg ett och två på prioriteringslistan (se figur 1).

Det finns en tydlig skillnad mellan den manlige och de kvinnliga planerare som jag intervjuade. När jag frågade om de upplever att kvinnors perspektiv kommer i skymundan så svarar mannen ”nej” medan kvinnorna svarar ”ja”. Deras svar var inte helt utan nyanser men ändå en tydlig skillnad, mannen säger exempelvis att män har ett större intresse i trafikfrågor och därför hörs något mer medan, kvinnorna påkar på att det generellt är så att männen hörs mest på möten för medborgardialog. En av kvinnorna menar att det är viktigt att använda sig av alternativa metoder för medborgardialog så att alla har möjligheten att säga sitt både kvinnor och andra grupper i samhället som kanske inte får sina röster hörda på ett vanligt samråd. Den andra kvinnan upplevde på sin gamla arbetsplats, på vägverket, att jämställdhetsfrågorna ofta lyfts av kvinnor och att de ofta nonchaleras och att det troligen är männen som vinner på detta. Hon upplever dock att på stadsbyggnadskontoret så är det inte lika svårt att driva frågorna som det var på Vägverket.

Vilka möjligheter ser planerare när det kommer till att arbeta med genus och jämställdhet? Det fick jag också skiftande svar på, en av informanterna sa att samhället i stort kommer vinna på att trafiksystemet blir mer jämställt, att det blir en vinst i det stora hela, men att det skulle vara svårt att mäta de vinsterna. En annan planerare nämner SKA igen och att arbetet med denna kommer komma igång och att det däri ligger jämställdhet också. Den tredje planeraren lyfter fram att arbetet med medborgardialogerna behöver fortsätta och att det är viktigt att få in genusaspekterna där.

Något som kom upp under alla intervjuerna, antingen genom en fråga eller att informanten själv tog upp det, var om kvinnor och män jobbar på olika sätt och hur viktigt det är med jämn fördelning mellan könen i planeringsprocessen. De är relativt överens om att det inte spelar någon roll om en planerare är man eller kvinna för hur personen arbetar och prioriterar. De betonar att mixen av män och kvinnor är viktig av princip och för att det gör att jämställdhetsfrågorna inte faller bort. En av informanterna tror att det främst beror på individen, vilka intressen och bakgrund personen har och inte på kön, om man prioriterar jämställdhet eller inte. Ålder kanske snarare är en faktor än kön tror samma informant, att de äldre (som ofta är män) inte har samma förståelse för frågorna som de yngre (som ofta är kvinnor). Den sista informanten säger att det kan spela roll om det är kvinnor eller män som sitter på olika poster men att det inte behöver vara någon skillnad och betonar också vikten av att ha en blandning.

I slutet på varje intervju tog jag upp miljöfrågorna och hur de skulle kunna kopplas samman med jämställdhets och genusfrågor. Jag fick ganska blandade svar, en av informanterna beskriver problemet med hållbarheten så här;

*”Det är ju de här tre aspekterna av hållbarheten, det är sociala och så är det ekonomiska och så är det miljömässiga. Ekonomin står ju hela tiden och liksom försöker att se till att det bli så billigt som möjligt och vad är det då som får stryka på foten?”*

En informant säger att både miljö och jämställdheten är eller borde vara helt oantastliga ämnen som ingen kan säga nej till och att miljöfrågorna har hunnit bli mer så än jämställdheten än så länge. Om jämställdhetsfrågorna får samma status som miljöfrågorna så

kan det hålla över tid. En informant menar att det går i vågor, att det just nu är mindre fokus på miljöfrågor och det istället är läge att satsa på sociala frågor. En informant är kritisk till att blanda ihop jämställdhet med miljö för att man då riskerar att jämställdheten försvinner bland det andra, men säger samtidigt att om en och samma åtgärd kan vara bra för många olika saker så kan det vara lättare att fatta beslut om det. En annan informant säger direkt att man skulle kunna göra en sådan koppling och tar upp kollektivtrafiken som exempel. Informanten säger att det kommer bli mer kollektivtrafik och mindre bilanvändning, om inte annat för att snart kommer det vara för dyrt med bil. Men att man med planering kan skynda på den här förändringen som redan är på gång i samhället. Två av planerarna är skeptiska till att man uttalat gör en sådan koppling. En informant plockar fram att man ju redan jobbar fokuserat på de mer hållbara transportsätten, kollektivtrafik, cykel och gång och att det är samma fokus som skulle kunna vara bra att jobba med för att öka jämställdheten.

*”När man pratar om hållbarhet så tror alla att man snackar om miljömässig hållbarhet för det är ett sånt vedertaget begrepp, men när jag säger hållbarhet så menar jag alla tre, och vi måste jobba med alla tre, för att få det att fungera, men det känns som att den sociala hållbarheten är det viktigaste den måste fungera för annars fungerar inte de andra två, så är det! Den (sociala hållbarheten) är svår att måttsätta. Ekonomin; då kan man prata pengar, i miljön kan man prata utsläppskvoter, men i det sociala så blir det svårare, man kan ju prata pengar då också, men det är ju längre väg till pengarna där, och då är det nog väldigt lätt att fokusera på de andra två.”*

## 4.3 Politikernas svar

Politikernas syn på genus och jämställdhet varierar mycket mellan de olika informanterna. En av dem kopplar direkt genusfrågor till hur de politiskt har beslutat om jämställdhetsintegrering, den viktigaste jämställdhetsfrågan är *”lika lön för lika arbete”* och att det alltid skall finnas en liten jämställdhetsanalys i alla dokument. Denna informant ser främst jämställdhet som jämn fördelning mellan könen i olika församlingar och att det är i stort sett klart redan, man talar inte om frågan i trafiknämnden.

*”Nämnden är 50/50, förvaltningen är 50/50, frågan är inte så stor. Jag säger inte att vi är perfekta, långt därifrån. Men man diskuterar inte en fråga när den inte finns.”*

En annan av informanterna kopplar jämställdhet till kollektivtrafiken och arbetet för att öka andelen kollektivtrafik. Informanten menar att om man bygger ut kollektivtrafiksystemet så ökar automatiskt andelen män som åker kollektivt. Vidare lyfter informanten upp trygghetsfrågorna och då främst att det är viktigt att ha trygga hållplatser för att få fler att åka kollektivt. Informanten menar också att nya utformningar av bussar och hållplatser är viktigt ur jämställdhetssynpunkt så tillgängligheten ökar för mammor med barnvagnar.

*”Det var ju inte så enkelt tidigare när man skulle klättra upp för flera steg. Nu kan man ju komma på med både barnvagn och matkassar mycket lättare.”*

Den tredje informanten börjar en jämförelse mellan hur genusaspekter behandlas inom olika politikområden och menar att det finns fler kvinnor i stadsdelsnämnderna än det gör i trafiknämnden och att det är ganska nyligen som kvinnorna har börjat komma in på trafikområdet. Att det är en traditionellt mycket mansdominerad miljö och att det är först på senare år som kvinnor har kommit in på ledande poster.

När det kommer till vilka problem som politiker upplever när det gäller genusaspekterna så får jag också ganska olika svar, en av informanterna tycker att de djupare analyserna inte alltid finns där att det kan bli lite ytligt och att man gör det lite enkelt för sig. En annan säger att hela trafiksystemet är så trögt, att det tar väldigt lång tid att förändra saker och att en generationsväxling krävs för att få till förändring.

*”Jag tror väldigt mycket, det som måste till är en generationsväxling, tyvärr, för man ser på de yngre politiker från olika läger och yngre tjänstemän att man har ett annat tänkt, både när det gäller trafikfrågor generellt och genusfrågor generellt och kopplingen emellan.”*

Åter lyfts frågan om lika lön för kvinnor och män; *”Ja för mig är det inte primärt trafikfrågorna, för mig är det primärt lika lön för lika arbete, det måste någon gång bli ordning på detta.”* En annan av informanterna tror att löneskillnaderna kan leda till att kvinnor har färre valmöjligheter i trafiken än vad män har. En av politikerna lyfter fram ett exempel på en cykelsatsning som beslutades om politiskt och det avsattes pengar för att genomföra planering och byggande, men sedan hände det ingenting och pengarna lämnades tillbaka och användes inte. Informanten menar att tjänstemännen inte alltid utför det som politikerna ber om, att vissa projekt inte prioriteras och att genomförandet går väldigt långsamt. En annan informant pratar om samma projekt men menar att det är svårt att genomföra och försvarar att tjänstemännen inte har genomfört planen. Ett annat problem som lyfts fram är att vetenskapliga rön inte tas på så stort allvar, informanten menar att man inom politiken går mer på känsla och tyckande än vetenskapligt belagda teorier när beslut skall fattas. En av informanterna lyfter fram ekonomin som ett problem;

*”Det är väl snarare ekonomi i så fall, att man skulle vilja göra mycket mera än det finns resurser för stunden, men det är ju bara att man har en bra planering och att man förmår göra prioriteringar så kan man ju se ändå till att det i rimlig tid kan genomföras.”*

Medan det i kommunens nämnder och förvaltningar är jämn fördelning mellan könen, så tror en informant att *”vi har en resa att göra i våra bolag”*, att bolagen ännu inte är lika jämställda i styrelser och bland anställda. Detta stämmer bra överens med vad en annan politiker har sagt som jobbar i ett kommunalt bolag, där informanten påpekar att det är en starkt manligt präglad kultur och svårt att komma in som kvinna.

Det som politikerna lyfter fram som positivt med att jobba med jämställdhet och genusfrågor är främst kollektivtrafiken och att få fler män att åka kollektivt, men hur mycket det finns kvar att jobba med varierar stort mellan de olika respondenterna, medan en av dem är väldigt positiv och tycker att allt flyter på bra och ser i stort sett inga problem på området så ser en av de andra en möjlighet i att det är så lite gjort på området så att ganska små förändringar fortfarande kan ge stor utdelning. Den tredje säger att det har hänt en del, det är fler män som cyklar och säger sedan att de kommande generationerna kommer vara mer jämställda.

Något som alla tar upp är hur det har förändrats över åren med fördelningen mellan kvinnor och män. En av informanterna säger att; *”trafikområdet är lite gammalkonservativt”* och alla har uppfattningen att det var mycket mer mansdominerat förr medan det idag kommer in mycket unga kvinnor som planerare och i politiken. En av informanterna säger sig ha upplevt att det kommer in andra värden när kvinnor är med och planerar. En annan att det betyder mycket för genusfrågorna att det kommer in fler kvinnor. En informant säger att det spelar stor roll om det är kvinnor eller män som sitter på vissa poster och lyfter också fram att alla

medborgare borde vara representerade i politiken och att det är lättare med jämställdheten än att till exempel få in invandrargrupper.

*”Nä, utan jag tror att man måste ha representation och inte bara kvinnor, utan alla åldrar och invandrargrupper, man måste vara där. Du kan inte vara expert på min situation utan det kan bara jag vara.”*

Det verkar inte finnas särskilt mycket verktyg för politikerna att använda för att få in genusfrågorna i beslut som tas. När jag frågar om verktyg och metoder så får jag inga självklara eller tydliga svar. Det skall finnas *”en liten rad”* där det beskrivs hur jämställdhetsaspekterna har vägts in. En informant menar att ett verktyg är när de mäter könskvoter och löneskillnader på kontor och förvaltningar och som uppföljning nämns att budgeten utvärderas. Bara en av politikerna nämner sociala konsekvensanalyser (SKA) och barnkonsekvensanalyser (BKA) och säger att BKA har hamnat före SKA.

*”Alltså, eftersom det går så trögt med det här med barnperspektivet, så tror jag att det är några steg innan vi kan börja göra jämställdhetsanalyser på planeringen.”*

En av informanterna säger sig inte veta om några konkreta verktyg alls och tar istället upp att det är ett generellt mål för politiken att jobba med jämställdhet och att det görs, men kan inte säga hur.

Jag ställde frågor kring miljö och hur det kan kopplas samman med genusfrågorna, och då får jag åter skiftande svar. Helhetsbilden lyfts fram, att allt hänger ihop och att kvinnor kan vara bättre på att se ett helhetsperspektiv. En informant säger att kvinnor är mindre bekväma och kan därför tänka sig lite mer krångel med kollektivtrafik. *”Det är inte för inte som de första politiska miljökamparna var kvinnor.”* En informant upplever att:

*”miljöfrågorna tar mer plats, om jag skall vara helt konkret, så tycker jag att vi har kommit längre med jämställdhetsfrågorna än miljöfrågorna, det är den pressen jag känner varje dag. Jag behöver inte ta lika mycket diskussioner kring jämställdhetsfrågor som kring miljöfrågor. Jag tror vi har mer kvar och större utmaningar kvar på miljösidan.”*

En annan informant säger att *”istället för att kvinnorna skall bete sig som männen så kan väl männen bete sig som kvinnorna. Och det hade ju varit bättre på alla sätt och mycket billigare för systemet, det är väldigt dyrt att bygga för bilarna.”*

Samma informant säger sig försöka jobba med att koppla ihop de två områdena. Den tredje informanten svarar så här på frågan:

*”Jag vet inte, när jag tänker på miljöförbättrad total stadsmiljö och miljöeffekterna av trafik och transporter så tänker inte jag på genusfrågor i första hand utan jag tänker på teknikutveckling att man får fordon som släpper ut mindre farliga avgaser och att vi har en säker trafikmiljö. Det är väl inte i första hand genus men det är ju bra för alla.”*

Det är först när jag pekar på kopplingar mellan miljö och jämställdhet som denna informant också ser att det kan finnas sådana kopplingar.

En fråga handlade om var initiativ till att ta tag i jämställdhetsfrågorna kommer. Två av informanterna svarade att det kom främst från politikerna, att det är främst politiken som

driver frågorna. Medan en annan informant tyckte att det mest kommer från akademien och forskningsvärlden, informanten tycker att det är för få politiker med akademisk bakgrund och att vetenskapliga rön på så sätt inte får lika stort genomslag. Att det kan komma initiativ från enskilda kommer också fram men att det inte är så vanligt. Planerare kan även komma med initiativ, men en politiker upplever att det inte är så vanligt medan en annan upplever att det är främst kvinnliga planerare som lyfter jämställdhetsfrågorna.

Politikernas framtidsvisioner om ett jämställt transportsystem handlar mycket om de hållbara transportsätten och att bilen inte ska ha en lika framträdande roll. En av informanterna säger att det ska vara väldigt enkelt att gå och cykla och det skall finnas en väldigt bra kollektivtrafik bilen skall komma på 4:e plats i prioriteringen efter de andra transportslagen, då har vi ett jämställt transportsystem. Nästa informant är inne på samma spår med gång, cykel och kollektivtrafik men nämner också alternativa bränslen till bilar och flygplan. Den tredje informanten betonar mer att det skall finnas bilpooler och att bilen fortfarande måste ha någon slags plats i samhället men säger också att kollektivtrafiken skall öka.

När det kom till ansvar och vem som bär ansvaret för att jämställdhetsfrågorna lyfts så pekade politikerna på sig själva eller "alla". Att det är ett gemensamt ansvar i samhället att se till att jämställdheten ökar och att politikerna har ett ansvar eftersom de representerar folket och de som har valt dem samt att sätta upp krav och mål för planerna.

En mycket vanlig kommentar från alla informanter är att olika åtgärder och förändringar skall vara bra för alla, det skall inte bara bidra till ökad jämställdhet utan ALLA i samhället skall ha så hög tillgänglighet som möjligt och skall ha så många valmöjligheter som möjligt. En informant påpekar att om man jobbar med jämställdhet så gynnas svaga grupper och det blir bättre för alla. Många påpekar att det är svårare att få in representation från invandrargrupper och att alla åldersgrupper får sin vilja fram, medan det är enklare med kvinnor. Alla olika grupper av personer skall finnas representerade i politiken och deras röster skall höras lika mycket och deras skiftande behov skall beaktas i planeringen. Alla är måna om att betona att det är mycket som skall beaktas och det är inte helt enkelt att göra det.

Jag frågade alla politiker hur de tycker att planerna på trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret genomför de beslut som politikerna fattar. Svaren här var väldigt skiftande, någon av informanterna var väldigt positiv och tyckte att planerna gör som de ska göra och att de tar hänsyn till genusaspekterna på ett bra sätt. Informanten upplevde det som att planerna har en medvetenhet kring frågorna och att de hinder som finns för genomförandet plockas bort. Medan en annan informant var mycket kritisk till planernas agerande kring genusfrågorna, informanten upplevde att direktiv från politiken inte gick fram till planerna eller att de valde att inte följa de direktiv som getts i budgeten. Informanten upplevde att planerna är fast i gamla tankemönster där det är bilen som står i första rummet och det är otroligt svårt att få till en förändring. Informanten efterlyser något slags påtryckningsmedel som kan användas mot förvaltningar som uppenbarligen inte jobbar i den riktningen som politiken har pekat ut, i dagsläget finns inget sådant, men diskussioner förs. Informanten upplever att de från politikens sida har varit väldigt tydliga med vad de vill och "pekat med hela handen" men att det ändå inte händer något på trafikkontoret.

*"Vi har gett ett uppdrag att de skall jobba med jämställdhetsintegrering, men jag tycker att dom är väldigt dåliga på att göra det."*

En tredje informant är lite mer försiktig i sitt svar och tycker att tjänstemännen gör ett bra jobb generellt men inte *"rakt över linjen"*, det finns mer att önska. Sedan framhåller också informanten de kvinnliga planerarna och att de gör att genusfrågorna lyfts och tas in i planeringen på ett tydligare sätt.

Jag frågade alla om de upplevde att kvinnors perspektiv kommer i skymundan. Ett svar var: *"Ja, absolut"* ett annat: *"Nä, jag vet inte"*. En informant säger att det är bra att ha erfarenhet av *"manliga miljöer"* för att komma in i transportsektorn som kvinna, att man som kvinna kan bli ganska ifrågasatt. Informanten upplever att de kvinnodominerade transportsätten, cykel, kollektivtrafik och gång, inte räknas på samma sätt som bilisterna. En annan informant svarar att det idag finns större öppenhet för perspektiven och att det har skett förbättringar. När jag frågar om positiva aspekter av att ta tillvara kvinnors perspektiv så lyfter en informant upp skillnader mellan kvinnor och män och att det är viktigt att båda synsätten få komma fram. Kvinnor kan bidra till större helhetssyn och en annan struktur i debatten, tror informanten. En annan av informanterna tycker att det viktigaste är att det finns kvinnor bland planerare och tjänstemän och att ha *"känslspröt"* ute i samhället.

Jag ber politikerna beskriva vad för verktyg de skulle vilja ha och vad mer de tycker sig behöva för att arbeta mer med genusfrågorna. En av politikerna skulle vilja ha en checklista som alla måste kolla av, att det blir en ruta som man måste ta sig förbi, som ett första steg. Det skulle hjälpa till att konkretisera frågorna och *"få folk att börja tänka"*. När jag frågar en politiker vad som krävs i framtiden för att arbeta vidare med jämställdhetsfrågan så får jag svaret:

*"Jag tycker man har verktygen och möjligheterna och när det dessutom finns medvetenhet så tror jag att det går i rätt riktning."*

De andra informanterna har under intervjuerna lyft fram att det nog ska till en generationsväxling för att frågorna verkligen skall prioriteras. Eller att det krävs olika verktyg, bättre fördelning mellan kvinnor och män, och att det är viktigt att lyssna på kvinnors åsikter i större utsträckning.

# 5 Analys

## 5.1 Generella iakttagelser

Alla mina informanter visar ett intresse för frågorna och de uttryckte att jämställdhetsfrågorna är viktiga att arbeta med. Det uttrycktes också många funderingar kring vad som kan behövas för att fördjupa arbetet. Planerare uttryckte att det är viktigt att det finns ett stöd och ett krav uppifrån att arbeta med frågorna, både att politiken sätter mål och krav och att det finns ett stöd från ledningen på kontoret. Detta överensstämmer med vad Friberg & Larsson (2002:32) kommer fram till, de poängterar även att det skall finnas ett stöd bland planerarna själva. Vad som tydligt framkom var att det inte finns ett systematiskt arbete med jämställdhetsfrågor i trafikplaneringen, varken i planeringsprocessen eller i beslutsprocessen. Mina informanter verkade inte ha några problem att tala om genus, men de lade ofta olika betydelser i begreppet. Friberg & Larsson (2002:20) upplevde det som att genus som begrepp inte var helt känt i planerarkretsar och att det var enklare att använda sig av begreppet jämställdhet i intervjuer.

Det är tydligt att vissa av mina informanter har en större kunskap om genus än vad andra har. Det kommer till uttryck på flera olika sätt, flera informanter blandar exempelvis ihop uttrycket "jämställdhet" med "jämlighet". Jämlighet har med alla människors lika värde att göra medan jämställdhet bara handlar om kvinnor och män. Vissa informanter tilldelade kvinnor särskilda egenskaper, som att de har en bättre helhetssyn än män, att göra på det sättet är dock ett sätt att förstärka isärhållningen mellan kvinnor och män i enlighet med Larsson & Jalakas (2008:48–54). Vad som läggs i begreppet jämställdhet är också väldigt olika och det ges också uttryck för i hur långt olika informanter tycker att man har kommit i arbetet mot jämställdhet. Någon tycker att arbetet är mer eller mindre klart, då handlar det främst om att det skall vara jämn fördelning mellan kvinnor och män i olika församlingar. Medan någon annan tycker att arbetet knappt har börjat och att det är långt kvar innan vårt samhälle är jämställt. Det finns en tydlig risk i att tro att planeringen blir jämställd bara för att det är en jämn fördelning mellan kvinnor och män i nämnder och förvaltningar. Det finns inget automatiskt samband däremellan (Larsson & Jalakas 2008:42). Att det finns både kvinnor och män med i processen är dock principiellt viktigt och ett steg mot ökad jämställdhet, men som sagt ingen garanti för att planeringen blir jämställd. På senare tid har det också kommit in fler kvinnor i planerings- och beslutsprocesser och det är något som alla mina informanter tar upp. Planering och framförallt trafikplanering har traditionellt varit ett manligt dominerat område (Larsson & Jalakas 2008:51ff). De informanter som har jobbat länge i branschen vittnar om denna förändring. Förr var det bara män som var planerare och de hade tekniska utbildningar, idag kommer det in fler kvinnor och andra kompetenser än de tekniska tas in. Uppfattningen är att för 10-20 år sedan så fanns det knappt några kvinnliga planerare, men att detta ändrats i snabb takt och nu är i stort sätt jämn fördelning. Denna förändring lyfter många av informanterna upp som en stor förändring som är positiv för jämställdheten. Vissa informanter säger att det som krävs för att jämställdhetsfrågorna skall lyftas ordentligt i planeringen är en generationsväxling.

Ytterligare en tydlig tendens är att börja prata om kvinnor när genus och jämställdhet kommer på tal. Alla informanter kopplar direkt samman jämställdhet med kvinnor och att kvinnor skall hjälpas, höjas på olika sätt. Det kan handla om allt från att kvinnors lön skall höjas till att "mammor med barnvagn" skall få det lättare att komma på bussen. Medan det är väldigt

sällan som män nämns. Detta kan ses som en bekräftelse av att det fortfarande är manliga beteenden som är normen medan det kvinnliga beteendet ses som det avvikande. Att fokusera på kvinnor kan leda till att genusfrågorna ses som kvinnors ansvar, när egentligen alla borde arbeta med frågorna enligt jämställdhetsintegreringens principer. (ex Larsson & Jalakas 2008:42) Att kollektivtrafiken är ett kvinnligt färdmedel råder det enighet om, men detta tas som ett faktum och problematiseras inte. Man skulle kunna fråga sig varför det är så att kvinnor i högre grad åker kollektivt och angripa anledningarna till att det är så istället för att förbättra kollektivtrafiken. Sen är det ju givetvis så att en förbättrad kollektivtrafik i sig är någonting bra, främst ur en miljömässig synvinkel och ur tillgänglighetens synvinkel, men inte nödvändigtvis för jämställdheten. Planerare och politiker kopplar jämställdhet till kön och inte till traditionellt manliga och kvinnliga domäner. Någon av informanterna säger uttryckligen att mycket av arbetet med jämställdhet troligen kommer att läggas på kvinnor. Det kan ses som ett kunskapsproblem att planerare och politiker inte har djupare förståelse för hur genusrelationer fungerar och för genusteorier. Jag fick också fram en tydlig skillnad mellan de kvinnor och de män som jag intervjuade, kvinnorna upplevde att kvinnornas åsikter kom i skymundan medan männen inte upplevde det i samma utsträckning.

Alla informanter pekar på att det är svårt att se till endast genusfrågor i en plan eller ett beslut, det är så många fler aspekter som skall tas hänsyn till. De lyfter fram att olika etniska grupper och olika åldersgrupper också måste tas hänsyn till inte bara kvinnor och män, dessa och andra faktorer är viktiga delar av den sociala hållbarheten. Men det kan bli till ett problem när vissa informanter inte vill se män och kvinnor och inte vill prata i termer av kön och genus, utan man pratar hellre om alla. "Alla" ska ha bästa möjliga tillgänglighet och planeringen är till för alla, så att alla får det så bra som möjligt. Att tala på detta sätt utan att närmare identifiera vilka alla är gör att planeringen riskerar att bli könsblind. Planerare vill gärna lyfta fram planeringen som könsneutral och att den skall se till det allmännas bästa, detta poängteras också av politikerna. Men risken är att det allmännas bästa blir det samma som männens bästa om det inte finns en genusanalys. (Larsson & Jalakas 2008:41) Att inte kunna se kvinnor och män i planeringen handlar också om att inte se de individer som planeringen är till för, då får planeringen lätt ett uppifrån perspektiv. Att tala om allas bästa eller allmänhetens bästa är en tydlig trend både bland planerare och politiker, både i min undersökning och i Friberg & Larssons (2002) undersökning. När man talar om allas bästa försvinner lätt även åldersdimensioner, etniska skillnader och så vidare.

## **5.2 Kollektivtrafik**

Den generella trenden för trafikplaneringen är att bilismen skall minska och kollektivtrafiken och gång och cykel skall öka och förbättras. Alla mina informanter har pratat om kollektivtrafiken, den skall byggas ut och då gynnas också kvinnorna eftersom kvinnor åker mer kollektivt än män. Kollektivtrafiken ses som kvinnornas transportsätt och även i viss mån gång och cykel. Dessa färdssätt används också i större grad av kvinnor (Polk 2003). Vissa informanter påpekar att det på senare tid har skett förändringar och att män idag åker kollektivt och cyklar i större utsträckning. Det finns vissa antydningar till ökad jämställdhet när det gäller transportsätt i litteraturen, men inga tydliga trender (ex. Polk 2003). Att kollektivtrafiken ses som ett typiskt kvinnligt transportmedel kan också visa en fastlåsning av könsrollerna, att kollektivtrafiken alltid har varit och alltid kommer att vara ett kvinnligt färdmedel. Flera av informanterna sade att man underlättar för kvinnorna genom att göra kollektivtrafiken bättre, men någon problematisering kring att kollektivtrafiken är kvinnligt dominerad kom inte fram i intervjuerna. Här kan finnas en risk i att skillnader mellan könen ses som något på förhand givet (Larsson & Jalakas 2008:46f). Att kvinnor har en förkärlek för



kollektivtrafik ses som ett faktum men det ses som ett problem att männen inte åker kollektivt. De bakomliggande normerna i samhället som skapar skillnader mellan män och kvinnor kommer inte på tal, inte heller att det kan vara ett problem ur genusperspektiv att kvinnor åker mer kollektivt. Istället ser man det som en utmaning att få fler män att åka kollektivt. Att genom jämställdhetsarbete öka kollektivtrafiken lyftes också fram som en möjlighet, när jag frågade efter möjligheter med att arbeta med genusfrågorna.

För att få människor att ändra beteende så är den fysiska strukturen viktig men även andra saker påverkar, så som ekonomiska styrmedel, information m.m. (Dymén et al 2009) En informant betonade att det är viktigt att få alla att kunna tänka sig att åka kollektivt, att få det mer socialt accepterat. Detta skulle kräva en beteendeförändring och inte enbart ökad kvalitet på kollektivtrafiken. Det kan alltså vara av vikt att använda olika sorters styrmedel och fysisk struktur för att få ett ändrat beteende som är mer jämställt och hållbart. Detta går i linje med ett uttalande från en annan informant som påpekade att detaljerna inte får peka åt fel håll, det är viktigt att allt som görs pekar mot det gemensamma målet. Som idag kan sägas vara en hållbar utveckling. När politiker och planerare talar om att förändra sociala mönster så kan det också tolkas som att genusuppfattningar skall förändras, exempelvis att kollektivtrafik inte längre skall ses som ett kvinnligt transportsätt. Detta ligger mer i linje med att förändra strukturer av underordning av traditionellt kvinnliga domäner än att bara öka kollektivtrafiken och hoppas på att jämställdheten på något sätt ökar av sig självt.

### **5.3 Trygghet**

Trygghetsfrågorna är det som har arbetats med mest inom planeringen för att öka jämställdheten (Friberg & Larsson 2002:88), det är också den fråga som mina informanter har konkret erfarenhet av att jobba med och de lyfter fram detta som viktiga åtgärder för jämställdheten. Både politiker och planerare lyfter fram den här frågan som något som man har arbetat mycket med, som att det är ett etablerat område. Kvinnor skall känna sig trygga på och kring hållplatser, det handlar bland annat mycket om belysning och borttagande av skymmande buskar och undvikande av gångtunnlar. Att det är denna fråga som fått genomslag, kan bero på att den inte inskränker på rådande synsätt på kvinnor som en svag och underordnad grupp som behöver skydd (Friberg & Larsson 2002:88). Friberg & Larsson (2002:88) betonar att jämställdhetsarbetet inte får stanna vid detta. Planerarna och en av politikerna som jag har intervjuat säger också att det finns många andra områden som är viktiga att beakta när det kommer till genusfrågor men trygghet är det enda som tas upp som redan har arbetats med konkret. Någon slags utveckling har ändå skett sedan Friberg & Larssons undersökning 2002, även om den är liten. Idag ser man inte längre trygghetsfrågorna som de enda jämställdhetsfrågorna, men man vet inte vilken fråga som blir nästa stora jämställdhetsfråga inom planeringen.

### **5.4 Verktyg**

För att genusfrågorna verkligen skall få genomslag i planering så är det viktigt att perspektiven tas in tidigt i planeringsprocessen, detta lyfts fram av informanterna och det kom även Friberg & Larsson (2002) fram till i sin studie. Medborgardialoger skall göras i ett tidigt skede så att de synpunkter som kommer fram har en verklig möjlighet att påverka planens inriktning (Friberg & Larsson 2002:54). Flera av informanterna pratar om att ta fram någon slags checklista som måste bockas av för att kunna genomföra ett beslut eller en plan. Sådana checklistor finns redan flera stycken som har använts i olika kommuner, metoden får dock en

del kritik i litteraturen. Checklistor är ett enkelt redskap men risken blir att man förlorar den djupare reflektionen som krävs, men checklistor kan vara bra som en första åtgärd (Friberg & Larsson 2002:42). Eftersom man i Göteborg redan har tagit fram det lovande verktyget SKA så vore det ett steg tillbaka att nu satsa på en checklista för att se till att jämställdhetsfrågorna lyfts fram. Det finns redan många användbara verktyg som bland annat presenteras i Boverkets rapport "*Vidga vyerna*" (2010) som är tänkta att användas just till att beakta jämställdhetsfrågor.

Under mina intervjuer så efterfrågades det ändå konkreta verktyg, det finns fler sådana idag än vad det gjorde när Friberg & Larsson (2002) gjorde sin undersökning. Fortfarande efterfrågas det dock verktyg, fast idag efterfrågas även konkreta mått och modeller för att mäta jämställdhet. Det kan ses som en utveckling från att bara efterfråga verktyg och att det nu är lite närmare att verkligen genomföras ett verkligt jämställdhetsarbete. SKA är det främsta verktyg som nämns från informanterna, alla, främst planerarna, tror starkt på detta verktyg. SKA är dock inget specifikt jämställdhetsverktyg, SKA behandlar istället flera olika sociala faktorer där kön är en faktor. I SKA finns vardagslivsperspektivet med på ett genomgripande sätt och kan på så sätt sägas vara ett bra verktyg för jämställdhet, men detta är inte något uttalat i verktyget (Göteborg.se2). Vissa av informanterna säger att det kanske behövs ett verktyg som behandlar specifikt jämställdhetsfrågorna för att det skall gå lättare att arbeta med det. Då lyfts det främst fram att skapa någon ny metod eller att vidareutveckla SKA, men någon av de 18 metoderna som beskrivs i "*Vidga vyerna*" (Boverket 2010) borde ha potential att användas istället för att skapa helt nya metoder. Informanter betonar uppbyggnaden av SKA runt en matris som något positivt och att denna metod gör det lättare och mindre abstrakt att arbeta med frågorna. Hittills finns inga svar på om det är en fungerande metod, men matriser är ett nytt grepp som inte har använts i andra metoder kring genus och jämställdhet som jag har sett. Från planerarens synvinkel verkar det vara av stor vikt just i vilken form ett verktyg skapas, det får inte bli för abstrakt och mjukt utan skall vara enkelt och effektivt att använda sig av.

En informant tror att ett pilotprojekt på jämställdhetsområdet skulle hjälpa till att lyfta frågan. I Friberg & Larssons (2002) undersökning så var alla jämställdhetsarbeten i projektform på olika sätt. Men de fann inte att dessa projekt hade genererat nya eller fördjupade projekt utan oftast hade arbetet runnit ut i sanden. Det är viktigt att resultat som framkommer genom olika jämställdhetsprojekt också ges tyngd i kommande planer och inte negligeras. (Friberg & Larsson 2002:32) Om man kan få till ett bra projekt och att det sedan följs upp och att det redan från början finns en plan för hur det skall arbetas vidare med så kan det kanske vara en idé. Med tanke på att det har genomförts pilotprojekt i Göteborg med goda resultat, som ingen längre känner till så verkar det inte vara den bästa metoden. I projekten som genomfördes i Göteborg på 90-talet så använde planerarna sig av studiecirklar, i litteraturen lyfts denna metod fram som mycket bra ur demokratisynpunkt men att den tar mycket tid och resurser i anspråk för att genomföras (Friberg & Larsson 2002:54). En projektledare som Friberg & Larsson (2002) intervjuat ger dock tipset att ett projekt kan vara ett bra sätt att starta upp jämställdhetsarbetet.

Oavsett hur ett framtida verktyg kommer att se ut så är det viktigt att frågan lyfts, att den diskuteras och problematiseras. Flera av informanterna ser det som ett viktigt steg bara att jämställdhets diskuteras, att det är något som man pratar om. Men informanterna poängterar också att det arbetssätt som kommer att tas fram för att realisera jämställdhetsanalysen inte får vara för jobbigt, det får inte ta för lång tid eller kännas som en belastning för planerarna. Informanterna betonar att det är viktigt att metoden bidrar till planeringsprocessen istället för

att bara vara extraarbete. En av slutsatserna i Friberg & Larssons (2002) studie var att jämställdhetsprojekt inte får vara för stora eller kosta för mycket i tid eller pengar. Jämställdheten får inte ta för stor plats. Detta kan tyda på en underordning som görs omedvetet (Larsson & Jalakas 2008:48-54).

## **5.5 Miljö**

När det gäller miljöfrågor och hur de kopplas ihop med jämställdhetsfrågor så blir resultatet något förvånande. Alla respondenter kopplar automatisk och troligen omedveten ihop jämställdhet med transportsätt som är mer hållbara ur miljösynpunkt. Informanterna börjar direkt tala om kollektivtrafik, gång och cykling när jämställdhet kommer på tal. Det är positivt att den kopplingen görs och det kan tyda på att planeringen börjar utgå mer ifrån kvinnors transportsätt. Men det kan också tolkas som att det är miljömässig hållbarhet som är det övergripande målet med planeringen för tillfället och att allt som skall beaktas måste passa in i den målbilden. Risken är här att fokus bara hamnar på den miljömässiga hållbarheten och de sociala perspektiven tappas bort. En politiker upplever att arbetet med jämställdhetsfrågorna har kommit längre än arbetet med miljöfrågorna, informanten säger sig inte möta lika mycket motstånd när det gäller jämställdhet som när det gäller miljö. Detta skulle dock också kunna tyda på att frågan inte är särskilt stor och att det fortfarande är möjligt att undvika de känsliga bitarna, att man inte behöver gå på djupet med frågorna än.

När jag ställer den mer konkreta frågan om hur man skulle kunna koppla ihop jämställdhet och miljö för att vinna fördelar för båda perspektiven så blir svaren mer tveksamma och vissa informanter ser inte att det skulle kunna finnas en koppling över huvud taget. Detta tyder på att det rådande planeringsmålet om ett hållbart transportsystem överskuggar alla andra mål som också skall uppnås. Det verkar också som att hållbarhet har fått betydelsen endast miljömässig hållbarhet, de andra delarna glöms bort. Jämställdhet skulle också kunna uppnås på andra sätt än på ett som samtidigt är hållbart ur miljöns synvinkel. Men sådana möjligheter, som till exempel att öka biltrafiken, tas inte över huvud taget upp. Det är bara en av informanterna som säger sig aktivt försöka arbeta på ett integrerat sätt med miljö och jämställdhetsfrågor, detta är också den informant som verkade ha den största kunskapen om genus och kanske mest engagemang i frågorna. Flera av informanterna säger dock att om en åtgärd har flera olika positiva effekter på olika områden så är det lättare att fatta beslut om detta, här borde det finnas en stor möjlighet att koppla samman flera delar av hållbarheten. Om både de miljömässiga, sociala och eventuellt andra fördelar identifieras borde det alltså vara enklare att genomföra olika projekt för jämställdhet i trafiken. En informant påpekade att den sociala hållbarheten är den viktigaste delen av hållbarhet och att den måste fungera först, annars kan inte de andra två delarna fungera. Ändå är det så att det går trögt med arbetet med den sociala hållbarheten.

## **5.6 Politik**

Politikerna som jag intervjuade var inte alltid helt nöjda med hur tjänstemännen på kontoren genomförde beslut som tagits när det gäller jämställdhet. En informant saknade de djupare analyserna, medan en annan tyckte att det går väldigt trögt att ändra inriktningen på trafikplaneringen, det är fortfarande för mycket bilfokus menar informanten. I flera av de böcker jag läst så betonas också att arbetet med jämställdhetsintegrering i trafikplaneringen går väldigt trögt (ex Larsson & Jalakas 2008:38). På senare tid har jämställdhet börjat prioriteras högre i alla fall bland politiken på nationell nivå. Att jämställdheten skall finnas

med i transportplaneringen blir ett allt tydligare politiskt mål och nu står det uttryckligen i de transportpolitiska målen att det är ett jämställt transportsystem som skall uppnås. Politikerna själva upplever att de driver frågan på ett tydligt sätt och enligt dem själva så ger de klara direktiv till förvaltningarna att arbeta med jämställdhetsfrågorna. Planerarna är medvetna om att det finns krav på området från politiken men de är inte säkra på exakt hur kraven ser ut eller vilken prioriteringsordning frågan har. På politikområdet har det skett en förbättring sedan Friberg & Larssons (2002) undersökning, då kände planerarna sällan att det var politikerna som drev frågorna, utan initiativen hade helt kommit från planerarna själva. Idag har frågan lyfts politiskt men det är inte säkert att planeringen har uppfattat denna förändring som har skett politiskt. Regeringen har satt upp dessa tydliga mål och lokalpolitikerna säger också att de prioriterar frågan och ger signaler till tjänstemännen att arbeta med frågorna. Planerarna som jag har talat med är intresserade och tycker att frågorna är viktiga, men vittnar också om att det inte sker särskilt mycket konkret arbete med jämställdhet.

## 6 Slutsatser och avslutande diskussion

I detta kapitel går jag först åter igenom mitt syfte och mina frågeställningar, dessa kommer att ligga till grund för slutsatserna, där jag skall visa att jag har fått svar på mina frågor. Sedan följer en diskussion kring slutsatserna med förslag på fortsatt forskning på området.

### 6.1 Slutsatser

#### 6.1.1 Syfte & frågeställningar

Syftet med uppsatsen är att undersöka hur politiker och planerare inom transportsektorn i Göteborgs kommun ser på jämställdhets- och genusfrågor samt hur de ser på kopplingar mellan dessa frågor och miljöfrågor. Syftet skall undersökas genom att finna svar på följande frågeställningar:

- Vilka verktyg och metoder använder planerare och politiker för att hantera genus- och jämställdhetsfrågor i sitt dagliga arbete?
- Vilka svårigheter respektive möjligheter upplever planerare och politiker att det uppkommer i arbete med jämställdhetsfrågor i trafikplaneringen?
- Hur ställer sig planerare och politiker till att integrerat arbeta med jämställdhets och miljöfrågor?

#### 6.1.2 Verktyg och metoder

Det existerar ett stort antal verktyg och metoder för att föra in jämställdhetsaspekterna i trafikplaneringen. Trots detta så efterfrågar planerare verktyg för att kunna arbeta med dessa frågor. Politiker efterfrågar också verktyg fast inte i lika hög grad. Social konsekvensanalys (SKA) är den metod som främst lyfts fram, fast detta inte är ett renodlat jämställdhetsverktyg. Det finns dock många verktyg som kan användas för att beakta jämställdhetsfrågor i planeringen ändå efterfrågar planerare att i första hand utveckla nya metoder. Dessa nya metoder skulle kunna utgå från SKA eller byggas helt från grunden, mycket grundläggande förändringar som att ta fram en checklista eller genomföra ett pilotprojekt nämns. Både för planerare och politiker så verkar det vara av mycket stor vikt att konkretisera vad det innebär att arbeta med jämställdhet och man vill gärna kunna mäta eller på annat sätt hitta kvantifieringar för att kunna behandla frågan i planeringen.

#### 6.1.3 Problem och möjligheter

Informanterna såg generellt fler problem än möjligheter när det kom till arbetet med genus och jämställdhetsfrågor. Problem rörde sig om allt från att kvinnors åsikter negligeras till att det saknas resurser för att arbeta med jämställdhetsfrågor. Generellt ses den traditionellt manliga dominansen på området som ett problem för att få in genusaspekterna i arbetet. Vissa informanter tror att det kan krävas en generationsväxling innan frågorna kommer att prioriteras ordentligt. Några informanter ser det som nödvändigt att fler kvinnor kommer in på området medan andra mer pekar på åldersaspekten. De ”gamla gubbarnas” prioriteringsordning måste brytas det står klart, liksom bilens dominans i trafiksystemet. Planerare ser problem i att det saknas resurser, det saknas verktyg, modeller och mått för att mäta jämställdhet. De ser problem i att få tekniska planerare att börja jobba med dessa mjuka

frågor, risken finns att de inte förstår. Vissa av informanterna ser varken stora problem eller möjligheter de ser att jämställdhetsfrågan är mer eller mindre löst. Detta främst grundat på att fördelningen mellan könen är jämn, det återstående problemet är att lönerna fortfarande skiljer sig åt, men får vi bukt med löneskillnaden så kommer de resterande jämställdhetsproblemen att lösa sig menar vissa informanter. Den främsta möjligheten som informanterna ser är att få fler män att åka kollektivt, satsningar på kollektivtrafik betonas av många informanter. Generellt går åsikterna isär tydligt när det gäller möjligheter och problem på området. Vissa informanter ser möjligheter i att det redan är så mycket gjort och att det bara gäller att fortsätta arbetet, det krävs inte så mycket mer. Medan andra informanter ser möjligheter i att så lite har gjorts på området och att då endast små åtgärder kan göra stor skillnad.

### **6.1.4 Integrerat arbete med miljö och jämställdhet**

Alla som jag har intervjuat har direkt kopplat samman kollektivtrafik, cykel och gång med jämställdhetsfrågor. Uppfattningen är att om dessa trafikslag ökar och förbättras så ökar också jämställdheten. Men informanterna får svårare att se kopplingar mellan de två områdena när jag ställer en konkret fråga om detta. Detta kan tyda på att det är den miljömässiga hållbarheten som dominerar och den lyfts gärna fram, men en djupare reflektion om vad det innebär för jämställdheten saknas. På vilket sätt som exempelvis ökad kollektivtrafik skulle ge en ökad jämställdhet är frågor som informanterna har svårt att svara på. Informanter påpekar dock att det är en stor fördel om samma åtgärd har flera positiva effekter, då blir den enklare att genomföra.

## ***6.2 Avslutande diskussion och förslag på fortsatt forskning på området***

Det finns metoder, det finns pilotprojekt, mycket har redan gjorts för att arbeta med genus och jämställdhetsfrågor i trafikplaneringen och planeringen i stort. Men planerarna vet inte om och använder sig inte av dessa verktyg och metoder. Varför är det på detta sätt, varför vet inte planerarna om de verktyg som finns? Beror det på att rapporterna inte sprids tillräckligt eller beror det på att planerarna inte har tid eller intresse av att ta de till sig? Jag tycker att det är så onödigt att planerarna pratar om att skapa nya verktyg, när det redan finns färdiga som bara är att börja använda. Det kan ju vara så att de verktyg som finns inte är tillräckligt bra, men de skulle nog ändå kunna användas som något slags första steg. Att ta fram verktyg tar ju tid och då skjuts arbetet med att verkligen genomföra jämställdhetsanalyser upp.

Kunskapen om genus verkade generellt vara ganska låg bland mina intervjupersoner, kan det vara så att planerarna inte riktigt vet hur de skall närma sig frågan och därför händer det ingenting? Det finns en tröghet i systemet mot att få in jämställdhetsfrågor i planeringen det har blivit tydligt under arbetets gång, men den frågan som jag inte har fått svar på är, varför? Är det kunskap som saknas eller är det vilja eller är det resurser? Krävs det kanske till och med att det lagstadgas om att till exempel att en SKA skall göras för varje plan innan det blir verklighet? Är det kanske så att det fortfarande krävs en riktig eldsjäl som tar tag i frågorna, annars händer det inget.

I Göteborg som jag har undersökt verkar de vara mycket seriösa med SKA och att detta verktyg nu skall börja användas på alla planer. Det skulle vara intressant att se hur det ser ut i andra kommuner, om de ha liknande projekt på gång och om arbetet med att ta in

jämställdhetsfrågorna har kommit längre eller inte. Det skulle också vara intressant att se hur arbetet med SKA har fungerat när det har varit igång ett tag och att se hur mycket utrymme som ges till genusfrågorna i analysen.

Det fanns hos mina informanter ett intresse och en medvetenhet om att jämställdhets och genusfrågor är viktiga att arbeta med. Men det är det kontinuerliga arbetet som saknas, att få in genusanalysen i det dagliga arbetet. Det sker inte idag, jämställdhetsintegreringen är alltså långt ifrån klar, möjligtvis något påbörjad men inte mer. Informanterna talade gärna om att behandla jämställdhet i projekt eller på andra sätt i avgränsade former. Kan detta vara ett tecken på en omedveten underordning av jämställdhet och kvinnors åsikter? Det måste till en medvetenhet om att genusuppfattningar är något som alla har, man kan inte försöka bortse från det. Istället behövs ett arbete med att förändra uppfattningarna om hur män och kvinnor borde transportera sig. Häri ligger också att det är viktigt att problematisera de bakomliggande normerna som planeringen grundar sig i och som har varit de manliga. Vad skulle det innebära att planera utifrån kvinnliga normer istället? Eller skulle man kunna planera utifrån flera olika normer, både kvinnliga, manliga och andra? Vad skulle det innebära? Det är även av stor vikt att ha en insikt om att genusuppfattningar är något som ständigt förändras. Med tanke på att vi alla har genusuppfattningar som vi är mer eller mindre medvetna om så finns det alltid en risk att förstärka de genusstrukturer som finns genom vad man säger, hur man agerar, hur beslut fattas och områden planeras. Men att vara rädd för att detta skall ske och inte våga göra en åtgärd tror jag är fel väg att gå. Jag tror det är bättre att försöka, misslyckas, lära sig av misstaget och sedan försöka igen. Det är otroligt komplext med genusfrågor speciellt när man har börjat sätta sig in lite djupare i frågorna. Jag tror att det behövs kunskap och medvetenhet och tid till att reflektera kring dessa frågor för att de skall kunna få en större plats i planeringen.

Det är lätt att det blir fel även om avsikten från början var god. Att arbeta med trygghetsfrågor kan vara ett sätt att säga att man arbetar med jämställdhet men egentligen låser fast de genusstrukturer som finns i samhället. Att arbeta med trygga miljöer kan givetvis vara positivt, men om planerare utgår från att kvinnor är rädda utan att undersöka orsaken till detta så finns det en risk att resultatet istället blir en förstärkning av de strukturer som redan finns. Kvinnor skall vara rädda, de skall skyddas och så vidare. Det är inte alls säkert att denna sortens åtgärder verkligen ökar jämställdheten, det är kanske t.o.m. tvärt om. Jag får känslan av att man gärna botar symptomen i stället för sjukdomen, när det kommer till jämställdhetsåtgärder. Att förbättra kollektivtrafiken tror jag inte automatiskt ökar jämställdheten, man måste också undersöka varför kvinnor åker mer kollektivt än män, de bakomliggande faktorerna.

Det är viktigt att ha en jämställdhetsanalys på planeringen eftersom det är strukturer som kommer att stå i kanske hundra år om inte mer. Frågan är om det är möjligt att tillverka ett jämställdhetsverktyg som kan användas i alla planer, som är enkelt, effektivt och som kan användas utan några större förkunskaper? Så som det efterfrågas av planerarna, det är viktigt att de som är tekniker skall kunna använda sig av verktyget liksom de som har mer samhällsvetenskapliga bakgrunder, men skulle det kunna fungera i praktiken? Hur skulle ett sådant verktyg kunna se ut?

Jag har ställt frågan om hur ett jämställt transportsystem kan se ut till alla mina informanter. Om jag själv skulle svara på frågan nu efter hela arbetet är gjort så blir det lite annorlunda mot de andra svar som jag har fått på frågan. Jag tycker att ett jämställt transportsystem skall genomsyras av att alla kvinnor och män har samma valmöjligheter när det kommer till

transportsätt oavsett vilka transportsätt man väljer mellan. Detta får till följd att alla transportsätt har lika stor andel kvinnor och män. Det skall vara lika vanligt att se kvinnliga cyklister som manliga och det skall vara lika många kvinnor som män som åker på arbetsresor. Därav följer också att alla transportsätt värderas lika högt och att de traditionellt kvinnliga transportsätten har samma status att föras med som de traditionellt manliga. Det skall värderas lika högt att åka kollektivt som att köra egen bil, både bland planerare och i samhället i stort. Sedan spelar det mindre roll för jämställdheten om det är ett kollektivtrafikbaserat transportsystem eller om gång och cykel blir de vanligaste transportmedlen. För miljöns skull vore det såklart bäst om framtidens transportsystem inte baserades helt på bilen i alla fall. Detta är såklart en utopi och kanske inte möjligt att uppnå, framförallt så krävs det att resten av samhället också är jämställt, men det är en vision att arbeta mot. Jag tror att det är viktigt att ha en vision att arbeta mot, oavsett om det är en omöjlig dröm, för då är varje steg mot den visionen ett steg mot att planera för ett jämställt transportsystem.



# Referenslista

## Skriftliga källor:

- Bjerkemo, S-A. (2008) Planeringsstrategier (kap 15) i Hydén, C (red.) *Trafiken i den hållbara staden* Malmö: Studentlitteratur
- Boverket. (2010) *Vidga vyerna - planeringsmetoder för trygghet och jämställdhet*
- Brusman, M et al. (2008) *Resande, planering, makt* Lund: Arkiv förlag
- Dahl, E & Henriksson, M. (2010) *Genusdimensioner i Svensk kommunal planering och krishantering En forskningsöversikt* Linköping: VTI
- Denscombe, M. (2009) *Forskningshandboken – för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna* Lund: Studentlitteratur
- Dymén, C et al. (2009) *Framtidens nordiska stad* Stockholm Nordregio
- Ericsson, E & Ahlström, P. (2008) Miljö (kap 5) i Hydén, C (red.) *Trafiken i den hållbara staden* Malmö: Studentlitteratur
- Friberg, T. (1998) *Förflyttningar, en sammanhållande länk i vardagens organisation* Stockholm: KBF
- Friberg, T & Larsson, A. (2002) *Steg framåt – strategier och villkor för att förverkliga genusperspektivet i översiktlig planering* Rapporter och notiser 162 Lund: KFS Lund AB
- Frändeberg, L et.al. (2005) *Rörlighetens omvandling. Om resor och virtuell kommunikation - mönster, drivkrfter, gränser* Lund: Studentlitteratur
- Gren, M & Hallin, P-O. (2003) *Kulturgeografi – en ämnesteorietisk introduktion* Lund: Liber
- Halvorsen, K. (1992) *Samhällsvetenskaplig metod* Lund: Studentlitteratur
- Hanson, S. (2010) *Gender and mobility: new approaches for informing sustainability* Gender, Place and Culture Vol. 17
- Hydén, C (red.). (2008) *Trafiken I den hållbara staden* Malmö: Studentlitteratur
- Knutson, Å & Bjarkemo, S-A. (2008) Lagstiftning och myndighetsroller (kap 13) i Hydén, C (red.) *Trafiken i den hållbara staden* Malmö: Studentlitteratur
- Larsson, A & Jalakas, A. (2008) *Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv* Stockholm: SNS förlag
- Patel, R & Davidson, B. (2011) *Forskningsmetodikens grunder – att planera, genomföra och rapportera en undersökning* Lund: Studentlitteratur

Polk, M. (2001) *Gender equality and sustainable development: The need for debate in transportation policy in Sweden* VINNOVA

Polk, M. (2003) *Are women potentially more accommodating than men to a sustainable transportation system in Sweden?* Transportation Research Part D 8 75–95

Prop. 2008/09:93 *Mål för framtidens resor och transporter* Regeringen

Skr. 2011/12:3 *Jämställdhetspolitikens inriktning 2011–2014* Regeringen

SOU 2007:15 *JämStöds Praktika - Metodbok för jämställdhetsintegrering* Stockholm Statens offentliga utredningar

Thurén, T. (2007) *Vetenskapsteori för nybörjare* Malmö: Liber

Tidningen "Genus" 2/2009 *Miljöforskaren som lockades av Sverige*

Wahl, C & Jonsson, L. (2008) trafikens uppkomst och drivkrafter (kap 1) i Hydén, C (red.) *Trafiken i den hållbara staden* Malmö: Studentlitteratur

### **Muntliga källor:**

Brunnkvist, Sara Planerare, intervju hölls den 26 april 2012

Falk, Max Planerare, intervju hölls den 26 april 2012

Nyhus, Johan Ordförande i trafiknämnden, intervju hölls den 19 april 2012

Rydin, Roland 1:a vice ordförande i trafiknämnden, intervju hölls den 24 april 2012

Sjööquist, Anna-Sofia Planerare, intervju hölls den 2 maj 2012

Undén, Elisabeth 2:a vice ordförande i trafiknämnden, intervju hölls den 23 april 2012

### **Internetkällor:**

Göteborg.se <http://www.goteborg.se/wps/portal/oversiktsplan> Göteborgs översiktsplan 2009 Hämtad den 25 maj 2012

Göteborg.se2

[http://www.goteborg.se/wps/portal/!ut/p/c5/04\\_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gjU-9AJyMvYwMDSycXA6MQFxNDPwtTIwMnM6B8pFm8s7ujh4m5j4GBhYm7gYGniZO\\_n4dzoKGBpzEB3X4e-bmp-gW5EeUAnviNIA!!/dl3/d3/L0lDU0IKSWdrbUEhIS9JRFJBQUlpQ2dBek15cXchLzRCRWo4bzBGbEdpdC1iWHBRRUEhLzdfMjVLUUIySjMwMDICRDAyVEQ0MU44NTIwQjcvU01VZHM1MTIyMDAwMw!!/?WCM\\_PORTLET=PC\\_7\\_25KQB2J3009BD02TD41N8520B7000000\\_WCM&WCM\\_GLOBAL\\_CONTEXT=/wps/wcm/connect/goteborg.se/goteborg\\_se/i\\_nvanare/bygga\\_bo/stadsplanering/akt\\_n300\\_opa\\_barnperspektiv](http://www.goteborg.se/wps/portal/!ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gjU-9AJyMvYwMDSycXA6MQFxNDPwtTIwMnM6B8pFm8s7ujh4m5j4GBhYm7gYGniZO_n4dzoKGBpzEB3X4e-bmp-gW5EeUAnviNIA!!/dl3/d3/L0lDU0IKSWdrbUEhIS9JRFJBQUlpQ2dBek15cXchLzRCRWo4bzBGbEdpdC1iWHBRRUEhLzdfMjVLUUIySjMwMDICRDAyVEQ0MU44NTIwQjcvU01VZHM1MTIyMDAwMw!!/?WCM_PORTLET=PC_7_25KQB2J3009BD02TD41N8520B7000000_WCM&WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/goteborg.se/goteborg_se/i_nvanare/bygga_bo/stadsplanering/akt_n300_opa_barnperspektiv) Social konsekvensanalys (SKA) Hämtad den 28 maj 2012

Trafikverket.se <http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Kapacitetsutredning-for-transportsystemet/Hant-i-kapacitetsutredningen/2012-04/Fyrstegsprincipen/> Trafikverkets fyrstegsprincip Hämtad den 16 maj 2012

## Bilaga 1 Intervjuguide planerare

Berätta om ditt arbete, vilken roll har du i planeringsarbetet?

Vad innebär det för dig att anlägga ett genusperspektiv i planeringen?

Hur arbetar ni med jämställdhetsfrågor här på kontoret?

- I vilket skede i planeringsprocessen kommer frågorna in?
- Verktyg? Fungerar de?
- Ge exempel!

Upplever du att kvinnors perspektiv kommer i skymundan?

- Vad kan man göra för att värdera kvinnors perspektiv högre?

Arbetar du med jämställdhet/genus i ditt dagliga arbete?

- Hur?
- Tror du att den fysiska planeringen kan bidra till ökad jämställdhet i samhället?
- Konkretisera/ ge exempel!
- Hur kan man se/mäta att genus har beaktats i en plan? Uppföljning?
- Varifrån kommer initiativen till att föra fram jämställdhetsfrågor i planeringsprocessen?
- Politiker, Planerare, Allmänheten
- Kvinnor, män
- Känner du att du som planerare har möjlighet att påverka?
- Tror du att det har betydelse om det finns fler kvinnliga planerare?

Upplever du några hinder för att arbeta med jämställdhet i trafikplaneringen?

- Vilken typ av problem?
- Exempel!

Vilka vinster/fördelar ser du med att arbeta med genusfrågor?

- Ser du någon poäng med att fokusera på just kvinnors perspektiv i planeringsprocessen?
- Vilka möjligheter ser du med att arbeta med genusfrågor i trafikplaneringen?

Hur värderas information som kommer in från medborgare?

Vad tror du krävs för att få till en jämställdhetsintegrering i trafikplaneringen?

- Vem bär ansvaret?

Har jämställdhetsfrågor relevans för hållbar utveckling?

- På vilket sätt? / Varför inte?

Miljöfrågor – skillnader och likheter med jämställdhetsfrågor?

- Hur hanteras de i planeringsprocessen?

Med tanke på att kvinnor har mer hållbara rese-mönster, skulle man kunna utnyttja det för att uppnå ett mer hållbart transportsystem?

Något mer du vill tillägga?

## **Bilaga 2 Intervjuguide politiker**

Berätta om ditt arbete, vilken roll har du?

Vad innebär det för dig att anlägga ett genusperspektiv i trafikplaneringen?

Hur arbetar ni med jämställdhetsfrågor i trafiknämnden?

- Verktyg? Fungerar de?
- Exempel!
- Prioriteras frågorna i beslut?

Tror du att den fysiska planeringen kan bidra till ökad jämställdhet i samhället?

- Varför/varför inte?

Upplever du att kvinnors perspektiv kommer i skymundan?

- Vad kan man göra för att värdera kvinnors perspektiv högre?

Varifrån kommer initiativen till att föra fram jämställdhetsfrågor i planeringsprocessen?

- Politiker, Planerare, Allmänheten
- Kvinnor, män
- Känner du att du har möjlighet att påverka?
- Tror du att det har betydelse om det finns fler kvinnliga planerare?

Upplever du några hinder för att arbeta med jämställdhet i trafikplaneringen?

- Vilken typ av problem?
- Exempel!

Vilka vinster/fördelar ser du med att arbeta med genusfrågor?

- Ser du någon poäng med att fokusera på just kvinnors perspektiv i planeringsprocessen?
- Vilka möjligheter ser du med att arbeta med genusfrågor i trafikplaneringen?

Vad tror du krävs för att få till en jämställdhetsintegrering i trafikplaneringen?

- Vem bär ansvaret?

Har jämställdhetsfrågor relevans för hållbar utveckling?

- På vilket sätt? / Varför inte?

Miljöfrågor – skillnader och likheter med jämställdhetsfrågor?

- Hur hanteras de i beslutsfattandet?

Med tanke på att kvinnor har mer hållbara resemönster, skulle man kunna utnyttja det för att uppnå ett mer hållbart transportsystem?

Något mer du vill tillägga?